Revista digital

SORIANO FLUVIAL

Nº 10 – SETIEMBRE 2015

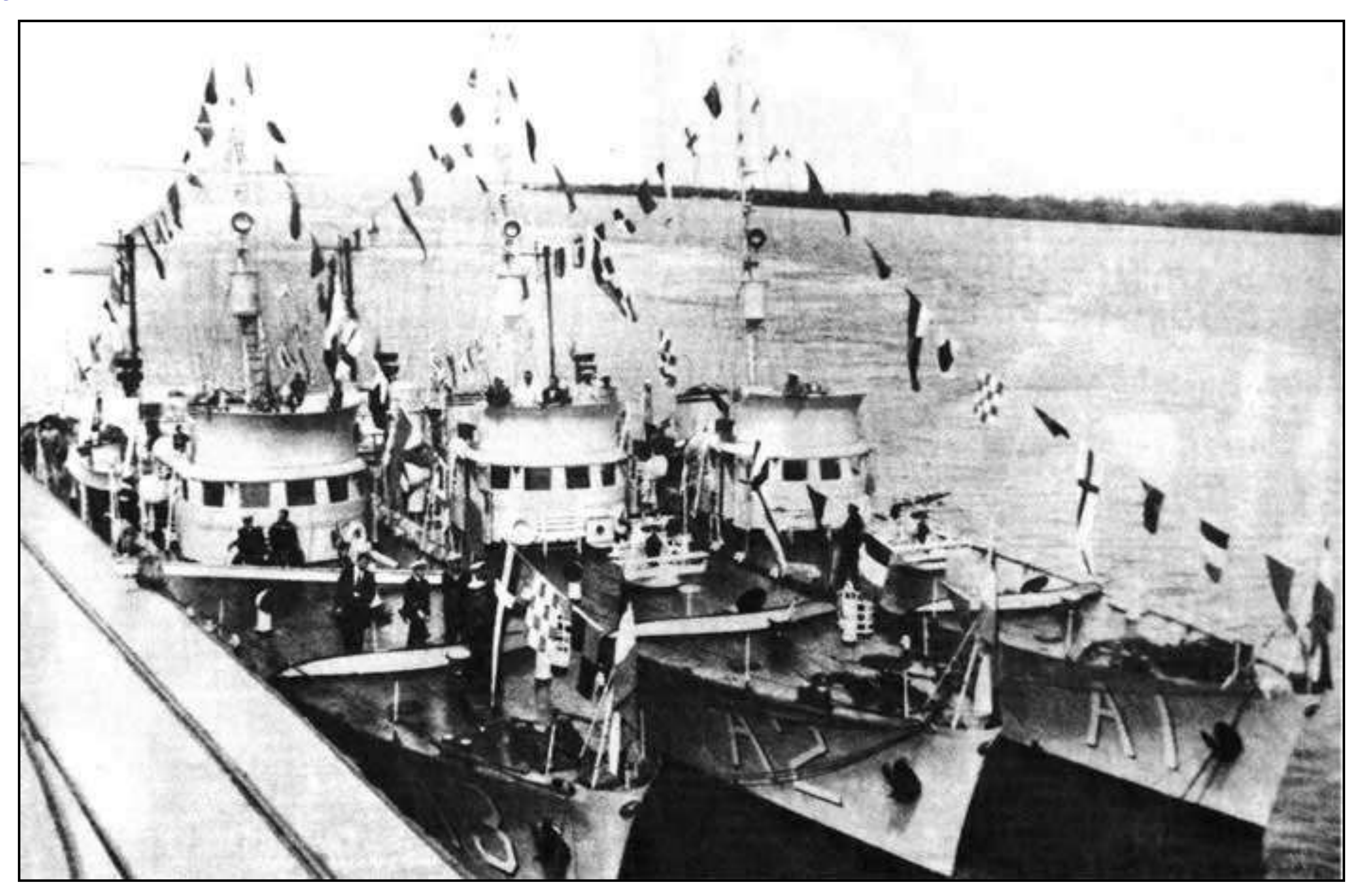
Por Emilio Hourcade Leguísamo



Isla del Surubí o del Banco Grande

LA LLEGADA DE LOS GUARDACOSTAS URUGUAYOS "PAYSANDÚ", "SALTO" Y "RIO NEGRO" A MERCEDES

Corría la década de 1930 y el gobierno uruguayo decide la adquisición de tres embarcaciones para la vigilancia principalmente de los ríos del litoral.
Efectuado el llamado a licitación el 12 de abril de 1934 se adjudica la obra a los Astilleros Cantieri Navali Riuniti de Génova (Italia), partiendo en junio de aquel año, una misión uruguaya a los efectos de controlar su construcción.
La obra se lleva adelante y el 21 de julio de 1935 es botada la primera de las naves, a la cual se le llamó "Paysandú". Días más tarde se botaron las otras dos embarcaciones, a las que se les darán los nombres de "Salto", botada el 11 de agosto y siendo madrina la Sra. Emilia Prada y "Río Negro", botado el 23 de agosto, en homenaje a esos departamentos de la República.
Recordemos que serían destinados al Río Uruguay, por lo que estos tres departamentos serían puertos fundamentales de su accionar.
El 10 de setiembre de 1935 se realiza la ceremonia de afirmado del pabellón nacional en dichas naves, y el 23 de noviembre de ese mismo año, parten desde Italia rumbo al Uruguay estando comandada la "Paysandú" (A1) por el C/C Regino Rodríguez, la "Salto" (A2) por el C/C Zapicán Rodríguez y la "Río Negro" (A3) por el C/C Dante Grolero, arribando al puerto de La Paloma el día 7 de febrero de 1936, donde luego de hacerle los arreglos necesarios de pintura, etc., parten rumbo a Montevideo a donde llegan el 9 de febrero de 1936.

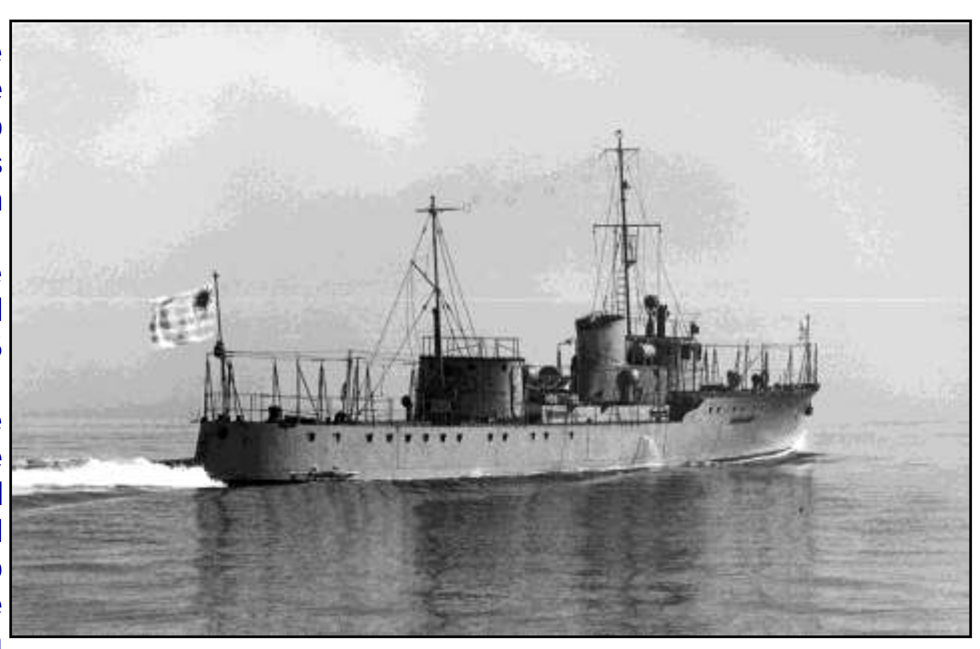


La numeración dada de A1, A2 y A3 años más tarde sería modificada pasando a denominarse PR1, PR2 y PR3 (Patrol River según sistema norteamericano) respectivamente.
Cuando hablamos de "Guardacostas", nos referimos a embarcaciones de poco porte y ligeras, destinadas como lo dice su nombre, a la vigilancia de las costas y a la persecución del contrabando.
Por tratarse de embarcaciones destinadas a la navegación fluvial, la travesía que debieron desarrollar atravesando el océano para llegar desde Italia hasta el Uruguay, forma parte de una de las páginas más

importantes de la marina uruguaya, la cual mostró toda su capacidad para poder concluir con éxito semejante tarea.
Dentro de las características básicas de estas naves podemos definir las siguientes:

- Desplazamiento: 150 toneladas
- Eslora: 42 metros
- Manga: 5,80 metros
- Calado: 1,60 metros
- Para su propulsión contaban con un motor Diesel Krupp-Germania de 2 hélices, con una potencia de 1.150 caballos, alcanzando una velocidad de 17 nudos.
- Contaba con una tripulación de hasta 51 hombres, y estaban armadas con 2 cañones 76 mm antiaéreos, 2 cañones 47 mm antiaéreos y 2 ametralladoras.

Como mencionamos anteriormente, las naves llegan a Montevideo el 9 de febrero y pocos días después, se dispone que las mismas partan rumbo al Río Uruguay, visitando las distintas poblaciones del litoral, llegando en este periplo a la ciudad de Mercedes, luego de remontar el río Negro desde su desembocadura hasta la capital del Departamento de Soriano, o sea 55 km.



GUARDACOSTAS "PAYSANDÚ" (A1)

El 2 de marzo de 1936 parten desde Montevideo y ante la inminente llegada de las embarcaciones, el diario "El Día" en su edición del 02/03/1936 entrevista al Encargado de la Oficina de Hidrografía Sr. José Fraga, consultándole sobre si era factible la navegación de dichas naves por el río Negro.
A esta consulta Fraga responde enfáticamente que: ***"el río Negro, en cualquier época, ofrece un mínimo de tres metros de agua en los pasos por obra del continuo dragado y que todo el curso desde ésta hasta el Yaguarí*** (desembocadura del río Negro en el río Uruguay)***, está perfectamente balizado, por lo cual las nuevas naves de nuestra marina militar, que son de escaso calado, pueden navegar perfectamente, sin dificultad alguna, por el río Negro hasta Mercedes".***
Todas las ciudades del litoral organizarán distintos eventos para dar la bienvenida a los guardacostas y en Mercedes, será la misma Junta Departamental de Soriano la que instará la formación de una comisión que trabaje con ese fin, distribuyendo citaciones como la publicada en la edición del diario "El Día" de fecha 09/03/1936: ***"Señor Director de "El Día" – Presente: La Junta Departamental en sesión del 6 de corriente, resolvió propiciar una Comisión de Homenaje a los Marinos de los Guardacostas, que en fecha próxima visitarán la ciudad.***
A tal efecto, invita a Ud. para que concurra a ella, la que se efectuará el día martes 10 del corriente a la hora 21 y 30 en los salones de esta Junta. Saluda a Ud. con toda consideración. Alfonso Ferreira – Presidente; Carlos María Ibarguren – Secretario."
El itinerario a seguir por la flotilla era el siguiente: Salto, Paysandú, Fray Bentos, Mercedes, Nueva Palmira, Carmelo, Colonia, Puerto Sauce y Montevideo, estando al mando del Capitán de Fragata Eduardo Nosei, quien enarbolaba su insignia en el "Paysandú" (A1), el mismo barco en el que había venido desde Ancona, confirmando sus grandes condiciones de marino en una travesía llena de peligros, por los violentos temporales que tuvieron que soportar los tres barcos a sus órdenes.
Las dificultades que debieron superar los marinos uruguayos para cruzar el océano en naves de características fluviales fueron muchas, y será motivo por el cual el mismo comandante de la flotilla Eduardo Nosei, publicará un libro titulado "La Travesía de los Guardacostas", donde cuenta todos los detalles de aquel viaje, y el asombro que causaban a los marinos de los distintos puertos a los que

llegaron, cuando daban a conocer el largo viaje que venían llevando adelante en aquellas naves tan poco propicias para surcar mares u océanos.
Su llegada no pasaba desapercibida en los distintos países en que desembarcaron, y a modo de ejemplo, reproducimos lo publicado en la edición del 02/02/1936 por el diario brasilero "Correio da Manha".

Como dato anecdótico, cuenta Nosei en su libro que ***"Un mamparo los protegió de las violentas olas: Para protegerse de los embates del mar, los tres guardacostas fueron protegidos alrededor de su cubierta, por una especie de mamparo de madera reforzado con escuadras de hierro y soldado a la misma cubierta eléctricamente. La previsora medida se pudo apreciar en la travesía. De no existir, más de uno de los tripulantes hubiera caído al agua. Inmediatamente de llegar a La Paloma, fueron despojadas de ellas".***

Según publica el diario "El Día" en su edición del 04/03/1936, completaban el Estado Mayor de la flotilla los siguientes jefes y oficiales:
"R.O.U. Paysandú: Comandante, Capitán de Corbeta Regino Rodríguez, Teniente de Navío Sergio Estévez, Alférez de Navío Agustín Cabrera, Teniente de Navío Ing. Máq. Héctor Daglio, Alférez de Navío Ing. Máq. Rodolfo Gasdía, Médico Doctor Julio Goldie.
R.O.U. Salto: Capitán de Corbeta Zapicán Rodríguez, Teniente de Navío Alfonso Delgado, Alférez de Navío Víctor M. Dodino, Teniente de Navío Ing. Máq. Francisco A. Risso, Alférez de Navío Ing. Máq. Rodolfo M. Odizzio, Practicante de Medicina de la Armada A. Vaillant.
R.O.U. Río Negro: Capitán de Corbeta Dante L. Grolero, Teniente de Navío Italo Velardo, Alférez de Navío Elverildo Vieira, Alférez de Navío Ing. Máq. Homero B. Martínez, Guardia Marina Ing. Máq. Clemente Montañés, Practicante de Medicina de la Armada Carlos Asiain Márquez.
Además en cada barco va embarcado un Aspirante de la Escuela Naval."


CAPITÁN FRANCISCO RISSO

En este mismo diario, se da cuenta también de alguna de las actividades a desarrollarse en otras localidades que visitarían los buques, destacándose que en Paysandú se entregaría al Jefe de Flotilla, Capitán Eduardo Nosei, quien era justamente sanducero, una bandera de combate, bordada en seda por un grupo de damas de aquella ciudad.
Otro aspecto que remarca el diario "El Día" del 04/03/1936 es la presencia de un doloreño entre la tripulación de los guardacostas y lo expresa de la siguiente manera: ***"Entre la oficialidad del Salto, viene nuestro coterráneo el Teniente de Navío Francisco A. Risso, hijo del antiguo empleado aduanero del mismo nombre, que actualmente está en la Sub Prefectura de Dolores, ciudad en la que nació el joven marino.***

CHEGARAM AS CANHONEIRAS URUGUAYAS

Serão prestadas varias homenagens aos officiaes

Antecipando de dois dias a sua chegada nesta capital, fundearam, hontem, na Guanabara, os tres navios guarda-costa da Marinha de Guerra uruguaya, que nos vêm fazer uma visita de cordialidade por determinação especial do presidente Gabriel Terra. Esses vasos de guerra que procedem dos portos europeus, tocaram em Recife, de onde rumaram com destino ao nosso porto aqui permanecendo seis dias, findo os quaes seguirão para Montevidéo.
A flotilha compõe-se das canhoneiras "Salto", "Paysandú" e "Rio Negro", sendo commandada pelo capitão de fragata Eduardo E. Nosei.
As unidades são equipadas pelos seguintes officiaes:
"Salto" — Commandante: capitão de corveta Zapicán Rodrigues; officiaes: capitães-tenentes Alonso Delgado e Francisco A. Risso; primeiros-tenentes: Victor M. Donino e Rodolfo Mier Ordizzio.
"Paysandú" — Commandante: capitão de corveta R. Rodriguez Luiz; officiaes: capitães-tenentes, Sergio Esteves e Hector Daglio; primeiros-tenentes, Augustin Cabrera e Rodolfo Gasdias.
"Rio Negro" — Commandante: capitão de corveta Danto L. Grolero; officiaes: capitães-tenentes, Italo Belardo; primeiros-tenentes, Elverildo Vieira e Homero Martinez; guarda-marinha, Clemente R. Montanes.
Chefe de machinas da flotilha: capitão de corveta engenheiro Roberto Nachor Prada; official de saude da flotilha: dr. Julio Cesar Goldie.
Além disso vem a bordo um numero reduzido de sub-officiaes, cabos e marinheiros. Os navios, por suas caracteristicas fluviaes vêm desarmados.
Aos officiaes de commando dessa flotilha serão prestadas varias homenagens por parte da nossa Marinha de Guerra resaltando dentre ellas um almoço e um baile de gala, que se realizarão no Club Naval.

El Teniente Risso, hizo sus primeros estudios en Mercedes, donde cuenta con muchos y buenos amigos, y luego los completó en Montevideo, ingresando a la Escuela Naval, en la que tuvo una brillante actuación como estudiante.
Recién casado, en plena luna de miel, el Teniente Risso recibió orden de trasladarse a Italia, integrando la comisión que vigiló la construcción de las naves y, hallándose en Ancona, tuvo noticia que su compañera había dado a luz a un lindo botija, el que vino a conocer a su regreso de la hazañosa travesía.
Los amigos y ex compañeros de estudio del Teniente Risso, le ofrecerán una demostración de simpatía y aprecio, que aunque no figurará en el programa oficial de agasajos a los marinos, resultará para él cordiales y evocadoras de sus años de estudiante chaná."
Es de destacar que Francisco Risso, dada su capacidad en el tema, formó parte de la misión que había viajado inicialmente para llevar adelante la fiscalización de los trabajos de construcción de las naves, habiendo cumplido la tarea de Jefe de Máquinas del "Salto" en su viaje al Uruguay.
También es destacada la figura de Francisco Risso en la Masonería del Uruguay, alcanzando el Grado 33º el 4 de agosto de 1960. **(1)**
Otro punto importante a señalar no solo del doloreño Risso, sino además de otros integrantes de la flota, es la condecoración que recibieron de ni más ni menos el Rey de Italia Víctor Manuel III. Según "La Voz de Soriano" de fecha 22/01/1936: ***"Antes de partir los guardacostas construidos en Ancona para Montevideo, el Rey de Italia hizo objeto de honrosa distinción a los marinos que integraban la Comisión Naval que vigiló la construcción de los mismos.***
En efecto, Víctor Manuel III confirió las siguientes condecoraciones: Capitán de Fragata Eduardo Nosei, Comendador de la Corona de Italia; Capitán de Corbeta Ing. Roberto Prada Labandera, Caballero Oficial de la misma orden.
Tenientes de Navío Francisco Risso y Héctor Daglio y Alférez de Navío Homero Martínez Montero, Caballeros de la misma orden.
Una vez que nuestros marinos arriben a la capital, las insignias correspondientes le serán entregadas por nuestro Ministro en Roma, don Ubaldo Ramón Guerra, actualmente en Montevideo".
Volviendo a los preparativos que en Mercedes se hacían para dar la bienvenida a los marinos, se informa que producto de la reunión organizada por la Junta Departamental, se había resuelto designar un Comité Ejecutivo que quedó constituido de la siguiente manera: Presidente – Dr. Alfonso Ferrería; Vicepresidente – Dr. Raúl Bogliaccini; Secretarios – M. Euclides Peñalva y Julio Alberto Lista; Vocales – Alejo Hounie, Pedro Besozzi y Romualdo Lettieri. (El Día, 11/03/1936)
La llegada de los guardacostas a Mercedes se produce el 16/03/1936, entrando a nuestro puerto primero el "Paysandú", luego el "Salto" y por último el "Río Negro", los que luego de hacer las maniobras de atraque, colocaron las planchadas de acceso por el lado de popa, según lo descripto por "La Voz de Soriano" del 17/03/1936.
Por su parte, el diario "El Día" en su edición del 17/03/1936 describirá el arribo de la siguiente manera: ***"Mercedes está de fiesta – Llegaron ayer los Guardacostas Nacionales, que fueron recibidos con cálidas manifestaciones de adhesión, de simpatía y de solidaridad patriótica, por la hazaña que realizó su bizarra tripulación al atravesar mares y océanos, sin ningún tropiezo, en tan débiles embarcaciones, construidas para recorrer ríos patrios, no en son de guerra, sino de paz y de orden, vigilando el tributo fiscal, contra clandestinos y contrabandistas.***
Las fiestas que se vienen cumpliendo en honor de los marinos, han tenido un éxito estupendo. El baile de anoche, en la Intendencia, resultó mucho más de los que preveían los más optimistas. Gente hasta la exageración, entre lo que se encontraba lo más calificado de nuestra mejor sociedad y un servicio de ambigú que no desmerecía de los mejores servicios en Mercedes.
En el Cuartel "General Luna" fueron agasajados hoy los marinos por sus camaradas de infantería. Fue una fiesta muy linda, muy cordial, muy de camaradería, a la que asistieron también muchos civiles, amigos del Ejército y de la Marina.
A medio día fue servido el banquete popular en la Casa de los Rurales, pues el tiempo impidió que se realizase en la Isla del Puerto, como se había proyectado.
Fue una fiesta espléndida, de alegría, de regocijo, de adhesión popular a las fuerzas armadas de la Nación, donde se asienta el pívot del porvenir de la República.

Ofreció la demostración en nombre de la Comisión Popular, el Presidente de la Junta Dr. Alfonso Ferrería, quien tuvo felices y oportunas palabras para dar la bienvenida a los marinos.

Contestó el Capitán de Corbeta don Zapicán Rodríguez, quien dio una síntesis, exacta, breve, verídica y galana, de la misión de los Guardacostas Nacionales, en forma tal que obligó al aplauso, entusiasta y espontáneo, al finalizar cada párrafo.

El Capitán Rodríguez (dingo hermano de nuestro glorioso poeta Yamandú, el de "El Matrero"), pronunció una pieza magistral, por la verdad de sus dichos, por su brevedad sintética y por la galanura de su estructura literaria.

Los guardacostas nacionales quedarán en Mercedes hasta el jueves por la mañana. Podrán ser visitados por el público, todos los días de su permanencia en esta, de 4 a 7 de la tarde.

Un núcleo de amigos acompañará el jueves a los marinos, a bordo de las Guardacostas, hasta Palmira, haciendo una recalada en la estancia de don Jesús M. Vizcaíno, "La Madrugada", sita sobre el Río Uruguay, donde el dueño de casa ofrecerá una asado con cuero (dicen que de toruno) a sus invitados, a los cuales también les brindará el espectáculo de una fiesta criolla, con doma de potros y todo, para que se enteren de que en Soriano no se han acabado aún las estancias gauchas.

El baile en la Jefatura se realizará mañana miércoles, iniciándose a las 8 de la tarde".

Aquella descripción de tanta algarabía que hace el diario "El Día", se contrastará notoriamente con la efectuada por medios de prensa opositores al gobierno, y así encontramos por ejemplo lo publicado por el diario batllista "El Radical" que en su edición del 17/03/1936 publicará los siguientes conceptos: ***"Acerca de la visita que han realizado los guardacostas a las ciudades del litoral, la prensa oficialista, sin ningún respeto a los lectores y haciendo mangas y capirotes de la verdad, ha venido aturdiendo a sus lectores con los "apoteóticos" recibimientos que el pueblo les ha tributado a los marinos que tripulan dichas embarcaciones.***

Es cierto que en Paysandú y en Salto, la novelería de los curiosos que se dejaron impresionar por una hábil propaganda con visos de leyenda, que se tejió alrededor de la "hazaña" de los marinos, congregó algunos centenares de paseantes en los puertos de llegada de los barquitos fascistas, pero esa circunstancia no se debe explotar como una prueba de que el pueblo aprueba el negocio de los mismos ni que comparte con el gobierno la tendencia armamentista que lo ha asaltado desde que el representante del fascismo italiano, Sr. Mazzolino, ha logrado inclinar al gobierno uruguayo en favor de la táctica armamentista del Sr. Mussolini".

También en Fray Bentos la prensa opositora al gobierno descargará munición gruesa contra la llegada de las naves y así lo expresa el siguiente artículo del diario "La Campaña" de aquella localidad: ***"Junto a nuestro muelle transatlántico están los flamantes Guardacostas. Son tres barquitos comprados en Italia en un buen negocio para el país de Mussolini.***

El pueblo, cuya curiosidad habían sobreexcitado los agentes de la "recepción popular" sufrió una desilusión cuando vio junto al muelle esas unidades de nuestra escuadra fluvial.



GUARDACOSTAS "SALTO" (A2)

Sin embargo, el "Río Negro" lucirá una bandera costeada por suscripción popular, tan espontánea como una contribución de guerra en una ciudad sitiada.

Con esa bandera el Guardacostas perseguirá el contrabando. También perseguirá, si viene el caso, a las barquichuelas que en un momento de revolución del país, crucen el río cargadas con los jóvenes uruguayos que huyen para la Argentina o con los que vienen para defender su ideal ciudadano.
Es esta doble misión de las pequeñas naves de guerra que ahora tenemos en el río de las arpas mudas.
Y es esa doble misión la que cobijará bajo sus pliegues la bandera que por iniciativa de unas damas fraybentinas y suscripción popular flamea en el mástil del Guardacostas "Río Negro"".

Para entender esa publicidad contrapuesta que se hacía utilizando la compra y llegada de los guardacostas debemos indicar que el Presidente de la República en ese momento era el Dr. Gabriel Terra quien había asumido el cargo en el año 1931 producto de las elecciones realizadas en 1930, pero dando un golpe de estado en el año 1933 para seguir como presidente "de facto" hasta 1938 en el período llamado como "La Dictadura de Terra".
Si bien el origen de Terra era el Partido Colorado, estaba enfrentado al "Batllismo Ortodoxo" a tal punto que Baltasar Brum, de perfil netamente batllista, el día que Gabriel Terra dio el golpe de estado, luego de gritar ***¡Viva Batlle! ¡Viva la libertad!***, *se suicidó.*


COMANDANTE DE LA FLOTILLA

Capitán de Navío don **Eduardo Nosei**, Comandante de la Flotilla de Guardacostas Nacionales que hoy ha llegado a nuestro puerto.

Regresando a lo sucedido cuando los guardacostas visitaron la ciudad de Mercedes, fueron muchos los eventos que se desarrollaron, tales como un gran baile en la Intendencia, al cual asistieron más de 780 personas, ***"cuyas invitaciones fueron enviadas de acuerdo con los Registros de Familias de nuestros dos principales Centros Sociales".*** También se realizó un banquete popular en la "Casa de los Rurales" y el público pudo visitar las embarcaciones que se encontraban amarradas al "Muelle Comercio".
Los marinos juntos a su Jefe el Capitán de Fragata del Eduardo Nosei y acompañados de diversos miembros de la Comisión de Homenaje, recorrieron la Biblioteca Municipal, donde fueron recibidos por su Director y por el Intendente Viera; visitaron la estancia "Santa Blanca" (Castillo del Barón de Mauá) para finalmente asistir a un "vermouth-danzante" ofrecido en la Jefatura de Policía, en donde el Capitán Eduardo Nosei pronunció el siguiente discurso en agradecimiento de todas las atenciones recibidas:
"Señores y Señoras: Nuestro regocijo y nuestra satisfacción ante la magnificencia de la acogida que ha dispensado la culta ciudad de Mercedes a los Marino de la Escuadrilla de mi comando. Ella tiene por lo espontánea y afectuosa alta significación espiritual.
La hermosa ciudad chaná, tendida en el regazo de las mansas aguas del río Negro, confirma una vez más la honrosa tradición de un pueblo hospitalario y afectuoso.
Hemos llegado hasta su puerto trayendo no el laurel de una gloria que no hemos conquistado, sino un mensaje de afecto fraterno a los compatriotas nobles y generosos que, movidos por su afán patriótico de estimular todo lo que en la vida signifique un esfuerzo de superación, premian, con sus cálidos homenajes, un hecho

cuya magnitud no rebasa más allá los límites de una empresa corriente en la vida marinera de los países que, bañados por mares y océanos, han dedicado preferente atención a las cosas del mar.



GUARDACOSTAS "RIO NEGRO" (A3)

Si alguna significación ha tenido nuestra misión, ella ha sido solamente demostrar al país que la capacidad y el alto espíritu de sacrificio de la Marina Nacional, merecen la consideración de sus compatriotas; porque ella ha sabido, yo os aseguro, mantener muy alto el concepto de país culto y civilizado de que goza nuestra patria. Vosotros y con vosotros las ciudades que hemos visitado, así lo han creído y sintiendo sus deseos de exteriorizarlo en forma evidente, nos acogen con cariño, tributándonos agasajos que superan nuestros merecimientos.

Autoridades y pueblo, confundidos en un mismo anhelo de solidaridad patriótica, que no sabe de las rencillas políticas que apasionan en otras circunstancias, han acudido a nuestro encuentro desoyendo voces adversas que invitaban a desvirtuar con su actitud la honrosa tradición de que antes hablara.

Señores, mañana partimos de esta ciudad, lo hacemos, os lo confieso, con un sentimiento de profunda gratitud, llevando en nuestros corazones, que habéis hecho palpitar de emoción, un recuerdo intenso de nuestra feliz estada entre vosotros, y una impresión inconfundible de la belleza de vuestras mujeres, cuya fama trasciende los límites de la patria.

Gracias, Señores, por vuestra generosidad, y gracias por vuestra simpatía. Y al agradeceros en nombre de mis compañeros de travesía, quiero hacerlo también en nombre de mis camaradas de la Armada Nacional, que comparten con nosotros vuestros gentiles agasajos y que viven nuestras horas.

Señalemos la hora en que, por primera vez, naves que fueron transatlánticas y arribaron a vuestro puerto, como signo de felices días para nuestra Marina y en nuestro regocijo por ello, al rendiros el saludo más cordial, vuele nuestro pensamiento hacia aquellos heroicos varones forjadores de nuestra patria grande". (El Día, 19/03/1936)

El 19 de marzo de 1936, a las 9 horas, parten del "Muelle Comercio" los tres Guardacostas con rumbo a la estancia "La Madrugada" sobre el Río Uruguay, en donde su propietario Jesús M. Vizcaíno les ofrecería una fiesta criolla.

Varias familias mercedarias son invitadas para hacer el viaje hasta Nueva Palmira, llevando también al Sr. Manuel Herrera, gran conocedor del río Negro, arribando a la desembocadura en menos de tres horas.

A las 13 horas llegan a los muelles areneros de la estancia "La Madrugada", haciéndose el desembarco en botes y lanchas, para disfrutar de un asado criollo en los montes junto a la costa, para seguir luego su viaje.

Los guardacostas comenzarán así su labor en los ríos fronterizos controlando el contrabando y la pesca clandestina que hacían naves argentinas.

El guardacostas "Río Negro" será retirado de funciones el 28/10/1961, siendo subastado y dedicado por los particulares que lo compran para el transporte de pasajeros. Con ese mismo nombre se bautizará en el año 1969 un barreminas.

El guardacostas "Paysandú" pasa a desguace según Orden 51/963 el 02/07/1963.

El guardacostas "Salto" el 19/03/1999 entra en condición de "Buque que se Desarma". (2)

Referencias

(1) http://www.masoneriadeluruguay.org/index.php?option=com_content&view=article&id=116:hermano-francisco-a-risso&catid=48:personalidades

(2) http://www.armada.mil.uy/general/historia/historia-cronologia.html#9

A3 A2 A1

POSTAL DE LOS GUARDACOSTAS EN EL PUERTO DE ARGEL (ARGELIA), A DONDE DEBIERON ENTRAR POR CAUSA DEL MAL TIEMPO EL 25/12/1935 Y DE DONDE PARTIERON EL 28/12/1935
EL TEXTO DE LA POSTAL ESTÁ FECHADO EL 27/12/1935, POR LO QUE MARCA QUE EL ENVÍO DE LA MISMA SE HIZO ESTANDO LAS NAVES URUGUAYAS AUN EN PUERTO ARGELINO

Nota: En la imagen de los guardacostas se puede apreciar el maderamen que se les colocó como un resguardo de la tripulación para atravesar el mar, quitándoselos al llegar al puerto de La Paloma

Aquí le envío una pequeña muestra de los nuevos "Guarda Costas" fotografiados en el puerto de "Alger" y al mismo tiempo aprovecho para saludarlo y desearle un feliz año y mejor principio.
Ferrer C.
Saludos a los colegas
Alger 27/XII/1935

Sr.
Guillermo Nachweyt
Arsenal de Marina
Montevideo.
R. O. U.

ESTANCIA "EL TACHO"

A la altura del kilómetro 63 del río Negro y sobre la costa del Departamento de Soriano, se encuentran los restos del muelle propiedad de la estancia "El Tacho", antiquísima estancia que perteneció a la familia Keen.

Al igual que la Estancia "El Talar", a la cual nos referimos en la revista "Soriano Fluvial" N° 8, éste establecimiento también estará muy ligado a la historia del río Negro, a tal punto que uno de los integrantes de esa familia, y concretamente el Sr. Samuel Keen, fue propietario del vapor "Adelaida Keen", que entre 1893 y 1894 tendrá a su cargo la carrera de Mercedes a la Boca del Yaguarí, trabajando para la empresa "Mensajerías Fluviales del Plata"



VISTA ACTUAL DEL MUELLE DE LA ESTANCIA "EL TACHO"

El vapor "Adelaida Keen" había llegado a Mercedes en 1893, y así es que el 22/04/1893, el Sr. Aparicio Vargas, administrador de la estancia "El Tacho" organizará un paseo en dicha embarcación hasta ese establecimiento, celebrando el aniversario patrio del 19 de abril.

Recurriendo al diario "El Teléfono" de aquella fecha, encontramos la siguiente crónica de aquel viaje: ***"Se efectuó un paseo a la estancia a cargo del Sr. Aparicio Vargas, en "San Ginés", en conmemoración del 19 de abril. El Sr. Vargas, secundado por el Sr. Emilio Calo, habían preparado con gusto y elegancia, una espaciosa carpa donde pabellones de diversas naciones eran coronadas por las banderas de Uruguay y Argentina.***

En esa carpa se sirvió un almuerzo que fue en espléndido banquete por la variedad de los platos exquisitos vinos y champagne. Formaban la mesa las Sras. Ramona M. de Costa, Cirila P. de Cumplido, Manuela I. de Ubios y la esposa de Saturnino Calo. Las señoritas Jacinta Haedo,

Antonia Faviani, Carlota Costa, Eloisa Ferreras, Josefina Varea, Matilde Ubios, Mariana y Mercedes Quiñónez, y los señores Aparicio Vargas, Emilio y Saturnino Calo, Eduardo y Raúl Cumplido, Mariano C. Berro, Agustín Ríos, Esteban Badaró, Abel Martínez y otros.

Hicieron uso de la palabra los Sres. Vargas y Berro manifestando Vargas: "Distinguidas damas, hermosas señoritas mercedarias, vosotras que lleváis el encanto y la alegría a donde quiera que vais, vosotras que convertirías en paraísos las estepas, y en oasis los áridos desiertos, recibid en nombre de mi estimado amigo Calo, y en el mío, las más efusivas gracias por la deferencia de vuestra asistencia hoy aquí. ¡Viva la República Oriental! ¡Viva la República Argentina! ¡Viva el pueblo culto y generoso de Mercedes!

Berro improvisó diciendo así:

Natura aquí no da rosas
Por eso diligente la "Adelaida"
Trajo a su bordo, orgullosa
Bouquet de flores delicadas

Brindo por ellas, que esparcen
Suaves aromas de contento
Y tienen ojos capaces
¡De hacer revivir un muerto!



ESTE MUELLE HOY INVADIDO POR LA VEGETACIÓN, SUPO RECIBIR NUMEROSOS VISITANTES EN ÉPOCAS PRETÉRITAS

Luego de la comida se rindió culto a la diosa Terpsícore al son de flautas, violines, guitarras y bandurrias, para luego hacer paseos a caballo y en carruaje. A las 7 p.m. el "Adelaida" fondeaba en el puerto de regreso, desembarcando la concurrencia alegres y satisfecha del buen día pasado".

Domo dijimos antes, este vaporcito haría la carrera desde Mercedes a la Boca del Yaguarí, pero además, en los momentos libres, haría viajes de recreo, tal como lo expresa el mismo diario "El Teléfono" en su edición del 27/04/1893: ***"La estancia de "San Ginés" a cargo del Sr. Aparicio Vargas, posee como se sabe, el "Adelaida Keen", pequeño vaporcito de construcción moderna y de rápida marcha, aparente para navegar sin dificultades en el río Negro.***

Por una deferencia del Sr. Vargas hacia el capitán de ese vaporcito, el "Adelaida", vendrá al puerto los domingos y demás días de fiesta en que esté libre de trabajo, recibiendo pasajeros para pasear en el río Negro o hacer excursiones de caza o pesca, a puntos cercanos a Mercedes, como para poder regresar en el día.

Como este servicio originará gastos de carbón, etc., sabemos que se señalará la módica suma de cincuenta centésimos como precio del pasaje, desde la mañana hasta la noche".

Los paseos se inician y así encontraremos varias crónicas de los mismos, rescatando la siguiente, la cual hace mención a los trabajos de construcción que se venían haciendo en el casco de la estancia: ***"El paseo de moda los domingos es recorrer a bordo del "Adelaida" las costas de nuestro pintoresco río. Nuestro administrador participó del paseo el último domingo junto a Alfredo A. Silveira, Vicente A. Martínez, Francisco Baños, David M. Silveira y otros que iban a pasar la tarde en el establecimiento de la Sra. Rosa Beaulieu (Estancia El Talar). De este punto, la mayor parte de los pasajeros siguieron hasta San Ginés, visitando las nuevas construcciones realizadas en el Cerro del Tacho, llegando luego a la Laguna de los Negro, pintoresco paisaje en donde el espíritu se extasía contemplando las bellezas naturales".*** (El Teléfono, 01/08/1893)

De la corta pero singular presencia de este vapor en aguas del río Negro, tomaremos del libro "La Carrera de Mercedes a la Boca del Yaguarí" (Emilio Hourcade – 2009) el siguiente párrafo, el cual nos marca el final del mismo y la utilización que hacía esta nave del muelle propiedad de la estancia: ***"Lamentablemente el "Adelaida Keen" al realizar el 17 de abril un viaje hasta la Agraciada llevando al Sr. Jefe Político y su comitiva, sufre la rotura de 2 palas de su hélice, por lo que inicialmente su propietario desiste de arreglarlo, quedando fondeado en el puerto de la estancia a cargo del Sr. Aparicio Vargas en San Ginés.***

El 9 de junio de 1894, se anuncia que había sido traída desde Buenos Aires la hélice que necesitaba y estaba siendo reparado, teniéndose la esperanza de que volviese a navegar nuestro río, pero lamentablemente ya no lo hará y no tendremos más noticias del vapor "Adelaida Keen"".

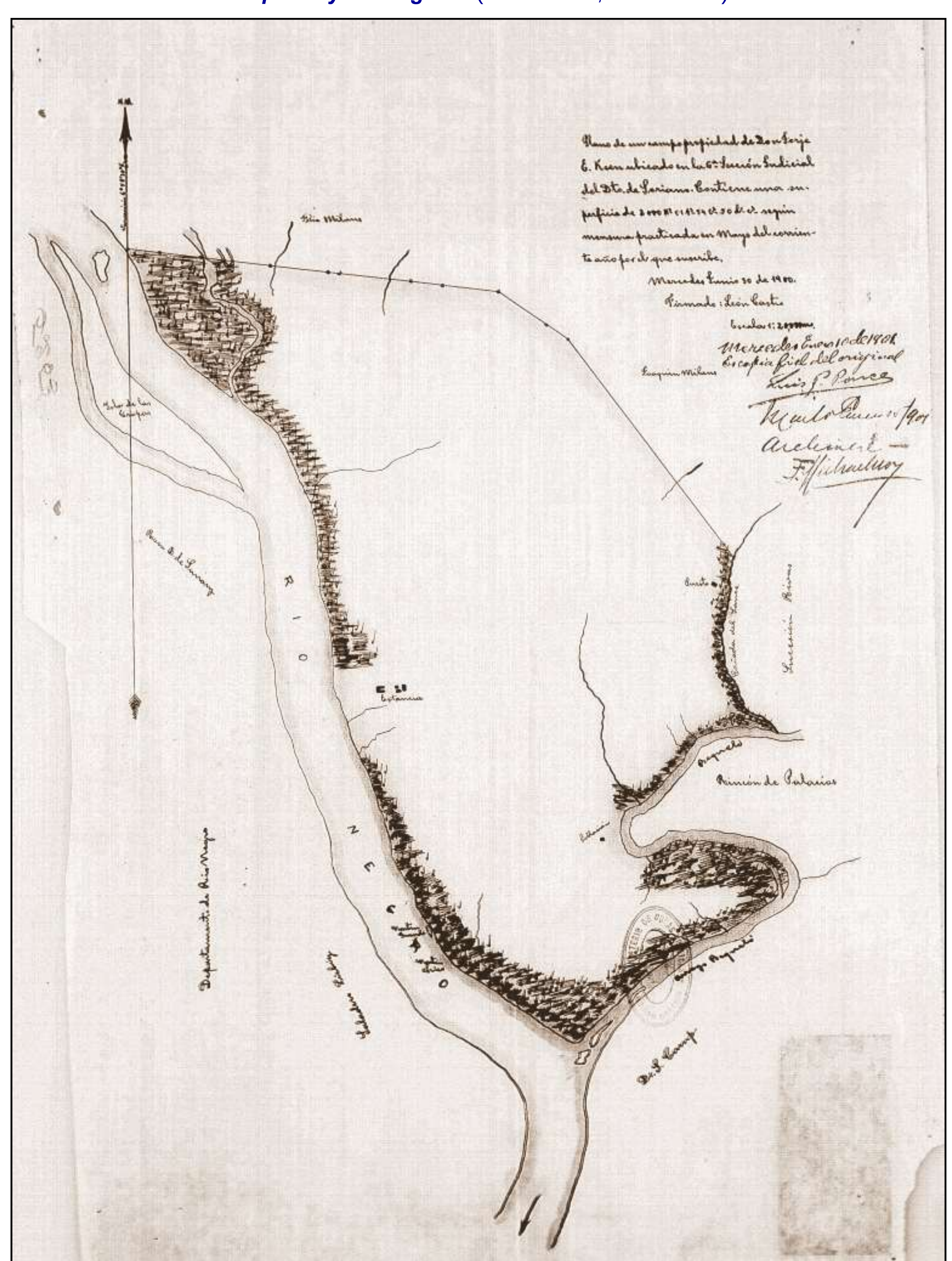


UNO DE LOS POCOS ANCLAJES QUE QUEDAN EN EL MUELLE Y QUE SERVÍAN PARA EL AMARRE DE LAS EMBARCACIONES

El muelle en el cual estaba amarrada la embarcación y posteriormente se realizaron las reparaciones, es justamente el muelle al cual nos referimos en este artículo, el cual, si bien hoy se encuentra muy deteriorado, tiene más de 120 años de existencia, aunque es de suponer que fue sometido a más de una refacción.

Continuando con este paraje, podemos recurrir a otro artículo periodístico que lo describe. Corría el año 1896 y se efectúa en el vapor "Estrella" un paseo río arriba de la ciudad de Mercedes, describiéndose de la siguiente manera el paraje donde se sitúa la estancia "El Tacho" y su muelle: ***"Llegamos frente a la estancia de Don Aparicio Vargas, situada sobre el Cerro del Tacho y se le ocurrió a Don Julio (pero no Herrera y Obes) tocar la bocina hasta el extremo de romper del tímpano a este pobre cronista y demás compañeros mártires... en aquel momento.***

El cerrito está sobre la misma costa del río Negro. Es pequeño, pero presenta un golpe de vista magnífico, sobre todo mirado desde cierta distancia. Es indudable que nuestro hermoso río presenta a cada instante una maravilla, un adorno de la naturaleza, perspectivas que arrancan del alma una exclamación de sorpresa y de alegría". (El Teléfono, 12/02/1896)



PLANO DE LA ESTANCIA "EL TACHO", PROPIEDAD DE JORGE KEEN, CONFECCIONADO POR LEÓN CASTRO SEGÚN MENSURA REALIZADA EN EL AÑO 1900

Como se desprende de lo manifestado por la prensa y por las imágenes que reproducimos, el paraje es muy vistoso y por muchos años será motivo de excursiones que partiendo desde Mercedes recorrerán el río Negro hasta allí, tal como lo vemos en el siguiente artículo publicado en el diario "La Época" del 20/04/1932: ***"Excursión – Organizada por el Centro Uruguayo se llevará a cabo el próximo domingo 24, una excursión al espléndido paraje conocido por "El Tacho", sobre la costa del río Negro, en campos del señor Francisco Ameglio".***



VISTA DEL PARAJE EN EL QUE SE ENCUENTRA EL MUELLE DE LA ESTANCIA "EL TACHO", HOY INVADIDO POR LA ABUNDANTE VEGETACIÓN

Debemos rescatar también que dentro de la historia de este establecimiento y sus costas sobre el río Negro, se desarrolló el 09/05/1972 una balacera entre efectivos de las Fuerzas Conjuntas e integrantes del Movimiento de Liberación Nacional - Tupamaros.

En una entrevista realizada en el año 2010 por Aldo Roque Difilippo para el diario "La República", a Wilfredo "El Gaucho" Eizaga, ex funcionario de la Dirección de Investigaciones de la Policía de Soriano, éste recordó aquel suceso de la siguiente manera: ***"… a los pocos días viene el tiroteo en el Tacho (en el río Negro). Ahí estaba Haller (Carlos), pero ahí fue una tormenta con maracas. Yo ahí no fui".***

Por otro lado, en el libro "Nuestra Verdad, la lucha contra el terrorismo, 1960,1980", (editorial Artemisa, compilado por el Centro Militar y por el Centro de Oficiales Retirados por las Fuerzas Armadas), se refieren a este hecho de la siguiente manera: ***"El 9 de mayo (de 1972) las FFCC capturaron numerosos integrantes del MLN-T en la Estancia El Tacho en Bequeló, Departamento de Soriano, y también en la ciudad de Durazno y la zona de Santa Bernardina"***.

El Licenciado José Olazarri, en su libro "Breve Historia de Soriano" Tomo V: 1972 – 1985, sobre este episodio dice lo siguiente: ***"El 9 de mayo las Fuerzas Conjuntas ubican y bloquean a varios integrantes del MLN en la estancia El Tacho en el rincón de San Ginés, Km. 63 del río Negro.***

Aunque hubo un tiroteo puede haber sido sin consecuencias, al menos no han trascendido. No habrían cruzado el río, al menos no todos, sino que accedieron al Rincón de Cololó y con la protección de un vecino, acamparon en margen derecha del río en el km. 91, les pasaban víveres. Cuando llegaron los militares por la orilla del lado de Soriano, se les dijo que se trataba de turistas y ya se habían retirado".



LA ZONA ROCOSA Y ALTA QUE FORMA PARTE DEL PAISAJE EN QUE SE ENCUENTRA EL MUELLE DE LA ESTANCIA EL TACHO SE CARACTERIZA POR LAS ABUNDANTES CUEVAS QUE DEBIERON OFRECER REFUGIO A QUIENES MERODEARON SUS COSTAS EN ÉPOCAS CONFLICTIVAS DE NUESTRO PAÍS

Como vemos, los testimonios son poco claros y hasta contradictorios, por lo que recurriremos a la prensa local de aquellos días, para conocer que se publicó al respecto.

El diario "Acción" de Mercedes de fecha 11/05/1972 publicará lo siguiente, bajo el título "Operaciones en Bequeló": ***"La Oficina de Prensa de las fuerzas Conjuntas divulgó el comunicado 120. Dice así: Los efectivos de las Fuerzas Conjuntas continúan realizando numerosos procedimientos en todo el territorio, en busca de los facciosos pertenecientes a los grupos delictivos que actúan en varias zonas del interior, de cuyas acciones se informará oportunamente.***

En lo relativo a la región de operaciones de Mercedes, en el paraje denominado Bequeló, en las proximidades de la estancia "El Tacho" se encuentran ocultos varios delincuentes fuertemente armados, quienes por falta de apoyo y abastecimiento pretenden eludir la acción de las Fuerzas Conjuntas.

Al respecto se ha alertado a la población local sobre la peligrosidad de los mismos, a la vez que se solicita el aporte de datos a cualquier Unidad de las Fuerzas Conjuntas, para su localización y captura".



Acción

MERCEDES, JUEVES 11 DE MAYO DE 1972

OPERACIONES EN BEQUELO

La Oficina de Prensa de las Fuerzas Conjun- divulgó su comunicado 120. Dice así: "Los efectivos de las Fuerzas Conjuntas con- realizando numerosos procedimientos en to

ENCABEZADO DEL ARTÍCULO PUBLICADO POR EL DIARIO "ACCIÓN" Y QUE REPRODUCIMOS CON RESPECTO A LOS SUCESOS PRODUCIDOS EN LA ESTANCIA "EL TACHO"

Más adelante, este mismo diario agregaba: ***"Ayer fue dado a conocer otro comunicado por el Batallón de Infantería N° 5 que decía: "se alerta a toda persona que queda prohibido el ingreso a la región que tiene por límites: al sur arroyo Bequeló, al Este camino de la ruta 14 y camino a Paso de la Cruz hasta Estancia "Las Albas", al norte y al oeste el río Negro. Asimismo se solicita a los propietarios de los establecimientos de las zonas mencionadas, que se restrinja al máximo el movimiento de su personal, en virtud de que en las mismas se encuentran operando integrantes de las Fuerzas Conjuntas".***

Soriano estaba viviendo en su propio territorio el enfrentamiento en que estaba enfrascado el Uruguay, el cual, a esa altura del año 1972 vivía sus horas más sangrientas, por lo que reproducimos del mismo diario "Acción" del 11/05/1972, la editorial titulada **"Discusión Libre"**, en la cual se exhortaba a dirimir las diferencias por otros medios diciendo basta a la cruel violencia que se vivía.

DISCUSION LIBRE

CONDENAMOS y continuaremos señalando implacablemente las prácticas de violencia. Estas actitudes no sirven a nuestro País. Por más motivos que se expongan.

La violencia aniquila las posibilidades de entendimiento en marco apacible, fundamento de la sociedad democrática, que por tal, puede ser perfeccionada.

Opina ACCION que los enfrentamientos por el progreso, por la justicia, por la prosperidad y por la paz, se alimentan del cambio de opiniones.

De la discusión clara y serena.

Entiende ACCION que es la gran vía que lleva a encontrar carencias y defectos, fallas o errores, para arribar a la conquista de las mejores soluciones, con las cuales se ennoblece la vida humana y la civilización se ensancha.

Aceptamos y defendemos ahincadamente esta forma de poner la cara a los intrincados problemas sociales, pues entendemos que es superior y efectiva a la otra cobarde, anónima y criminal de los atentados. Si todos quienes permanecen en las sombras, inclusive, los que no lo están y torturan a sus semejantes, aceptaron el libre juego de la discusión, bien que se podría arribar a acciones renovadoras para bien de todos.

Del texto de la mencionada editorial, entendemos como de singular valía lo expresado en su último párrafo.

El 13/05/1972, el diario "Acción" vuelve a publicar una nota sobre las eventos que se habían producido en la Estancia "El Tacho": ***"Lucha antisediciosa – Como corolario de los sucesos de notoriedad, que están acaeciendo en este Departamento en torno a la lucha antisediciosa, un nuevo comunicado oficial dado a conocer aquí por el Comando del Batallón de Infantería N° 5, con asiento en esta ciudad, expresa lo siguiente: "Se alerta a toda persona que queda prohibido el ingreso a la región que tiene por límites*** (los mismos que había demarcado en la comunicación publicada el 11/05/1972).

La persecución de estos cuatro sediciosos, (tres hombres y una mujer) que están fuertemente armados, es una derivación del encuentro ocurrido hace unas tres semanas en la zona de Dolores, donde los conspiradores se sostuvieron en encarnizados combates contra las Fuerzas Conjuntas, en una región de bañados con abundante vegetación.

Los cuatro prófugos, para eludir el cerco atacaron a la mujer de un pescador, atándola y drogándola, en las costas del Arroyo Bequeló, para obtener alimentos y un bote en que huir.

Esta vasta área está ahora bajo estricto contralor militar, de acuerdo al comunicado, pidiéndose a los propietarios de establecimientos de campo que su personal limite sus desplazamientos".

Con respecto al hecho que se menciona ocurrido en Dolores, se refiere al enfrentamiento producido el 23 de abril de 1972, en el paraje del Arroyo Espinillo, sobre la Ruta 21.

Del Informe del 2do. Jefe del Batallón de Infantería N° 5, Mayor Marcelino H. Rodríguez enviado al Jefe del Batallón de Infantería N° 5 reproducimos los siguientes detalles: ***"…es informado el Oficial Jefe de Sección por intermedio de la 5ta. Seccional Policial que en el paraje de Arroyo Espinillo dos funcionarios policiales solicitaban ayuda por cuanto habían sido atacado por personas armadas.***

De inmediato este personal se traslada al lugar de los hechos y constata que dos agentes de la mencionada Seccional Policial habían sido reducidos por una mujer que se encontraba en ese momento dentro del monte.

Rápidamente se abre una línea paralela a R-21 y perpendicular al Arroyo Espinillo, comenzándose a rastrillar la zona en dos grupos, localizando el primer grupo al E de la margen derecha del curso de agua, un grupo de sediciosos fuertemente armados los que abren fuego sobre las Fuerzas Conjuntas, iniciándose un recio tiroteo, lográndose posteriormente la detención de 5 personas que se rindieron ante la acción producida.

Paralelamente el otro grupo ubicaba en el margen izquierdo del Ao. Espinillo otro grupo sedicioso, en el que resulta herido el Sr. Alf. Don Henry W. Hernández, del enfrentamiento producido, el que es evacuado al Hospital de Dolores, permaneciendo el grupo prófugo en los montes del Ao. mencionado".

A la derivación de estos hechos y concretamente a los que lograron guarecerse en los montes del Arroyo Espinillo, es que se los señala como las personas que posteriormente estarían ocultos en los montes de la estancia "El Tacho".

Por último, podemos citar lo mencionado en el libro "Las Fuerzas Armadas al Pueblo Oriental", Tomo I "La Subversión", publicado en el año 1977 con respecto a este suceso: ***"9 MAY 1972 Las FFCC ubican y bloquean a numerosos integrantes del MLN-T en la estancia ·El Tacho", en la zona de Bequeló, D. de Soriano y también en la ciudad de Durazno y en la zona de Santa Bernardina, del mismo D., entre ellos el sedicioso Mario Arquímedes Píriz Budes".***



LOS MONTES DE LA ESTANCIA "EL TACHO" EN LA COSTA DEL RIO NEGRO, ESCENARIO DEL ENFRENTAMIENTO QUE REINABA EN EL URUGUAY EN MAYO DEL AÑO 1972

Como cada punto del río Negro, la estancia "El Tacho" cuenta con un historial que merece ser recordado y conocido, y sobre el cual, seguramente mucho nos ha faltado contar, quedando dispuestos a recibir todos aquellos aportes que los amables lectores deseen hacer sobre el tema.

ISLA DEL BANCO GRANDE o SURUBI

En el recorrido aguas abajo que venimos haciendo por el río Negro, dejamos atrás la "Isla de las Tropas" (tratada en la edición Nº 9 de "Soriano Fluvial"), ubicada en el km. 67, y a unos 5 kilómetros encontramos una nueva isla de reciente formación, y a la cual se le ha dado el nombre "Isla del Banco Grande o Surubí" en el kilómetro 62.
Esta isla era hasta hace unos 50 o 60 años solamente un gran banco de arena, citado en muchos escrito como el "Banco o Paso Martín Chico", por la isla del mismo nombre ubicado en esa zona y a la cual nos referimos más adelante en esta edición de "Soriano Fluvial".
La mención más antigua que hemos encontrado de este paso, surge del aviso publicado en el diario mercedario "La Razón del Pueblo" de fecha 21/02/1867, en donde se menciona que el servicio de la llamada "Balsa del Ferrocarril" se realizaba entre otros puntos en el paso de "Martín Chico".
Años más tarde, en el diario "El Teléfono" del 12/02/1896 se describe un paseo río arriba de Mercedes realizado por el vapor "Estrella Oriental", uno de los vapores que supo hacer la carrera de Mercedes a la Boca del Yaguarí (desembocadura del río Negro en el río Uruguay) entre los años 1895 a 1902, el cual, al llegar al paraje que tratamos en este artículo, expresa lo siguiente: ***"Mientras la música halagaba cadenciosamente nuestros oídos, llegamos a Martín Chico, paso situado en nuestro pintoresco río Negro, y que arrancó la siguiente pregunta de uno de nuestros amigos, catalán por más señas.***

- ***Capitán Prunell, ¿pasaremos sin dificultad por este punto?***
- ***Sí, hay mucha agua. No hay que abrigar temor por la angostura del paso.***

En efecto, pasamos perfectamente. Llegamos frente a la estancia de Don Aparicio Vargas, situada sobre el Cerro del Tacho y se le ocurrió a Don Julio (pero no Herrera y Obes) tocar la bocina hasta el extremo de romper del tímpano a este pobre cronista y demás compañeros mártires... en aquel momento".


AVISO
permanente
Los arrendatarios de la Balza de D. Pastor, que por su prontitud y ligereza tiene el titulo 'Balza del Ferro-Carril y esta funcionando en el paso del Rio Negro desde el muelle del mismo dueño hasta el otro lado á fin de proporcionar ventajas á todo individuo que tenga que pasar animales lanares de uno á otro lado, avisan que desde esta fecha en adelante pasarán en los pasos conocidos por de Martin Chico Paso de Granada, ó de Santellan por los precios siguientes siendo en cantidad por cada cien capones veinte reales, por cada cien ovejas de cria Diez y ocho reales, para tratar pueden verse con los boteros del paso arriba indicado

LA RAZÓN DEL PUEBLO, 21/02/1867

Años más tarde y concretamente en el año 1903, en un artículo llamado "Vías Navegables", publicado en el Suplemento Soriano de "El Diario", se hace una defensa de la potencialidad que tenían los ríos de Soriano para ser usados como vías de comunicación, y al referirse en particular al río Negro, se hace un detalle de los altos fondos que presenta (entre los cuales se nombra el "Banco o Paso Martín Chico"), indicándose que deberían ser dragados para mantener expedito el canal. En dicho artículo se valoraba sobremanera el hecho de que el río Negro era navegable desde Mercedes a la desembocadura (55 kilómetros) y desde Mercedes río arriba a lo largo de 25 kilómetros, encontrando en esa situación un recurso de transporte de cargas y pasajeros de inmenso valor.
El artículo referido expresaba lo siguiente: ***"Sin que nuestros datos tengan carácter de incontrovertibles, creemos que puede establecerse como consecuencia de un estado de equilibrio en las condiciones del fondo del río Negro, por lo menos en estos últimos años, las siguientes profundidades para los altos fondos de las Toscas, Barrientos, Pantanoso, Sauce, entrada de Mercedes y Martín Chico.***
Para el Paso de las Toscas, 1,10 m; Barrientos, 1.10 m; Pantanoso, 0,80 m; Sauce, 1.30 m; Mercedes, 0,60 m y Martín Chico, 0,50 m.
Si se abandona el río a sus tendencias naturales regularía la navegación la sonda del paso de menos agua en la zona que debiera utilizarse; pero el Estado se preocupa de ahondar los altos fondos existentes, hasta los dos metros que es la profundidad que hemos considerado media".
Obsérvese la escasa profundidad que mostraba el río Negro en el "Paso Martín Chico", con solo 0,50 m, lo que marcaba la importante acumulación de sedimento que el río venía haciendo y que culminaría con la formación de una isla tal como la observamos hoy y que es el motivo de este artículo.
Otra mención que se hace de aquel gran banco de arena surge del artículo publicado en "El Diario" el 14/11/1906, producto de la llegada al puerto de Mercedes del vapor "Progreso", uno de los 5 vapores que habían sido

adquiridos en Inglaterra y armados en Paso de los Toros, a los efectos de cumplir el servicio de navegación entre Mercedes y Paso de los Toros, y desde esta última localidad río arriba, remontando incluso el Tacuarembó.

Narrando esa primera travesía llevada a cabo por una de las "Toreras" (llamadas así por su puerto de origen), se hará una breve descripción de los principales inconvenientes que se observaban al navegar el río Negro, siendo el Paso de Martín Chico mencionado en estos términos: ***"A los siete y medio u ocho kilómetros aguas arriba de Mercedes, se encuentra el alto fondo conocido por "Paso de Martín Chico", con piso de arena en el que el espesor de la capa de agua llega a reducirse a la ínfima altura de diez o doce centímetros".***

Igual descripción había efectuado el Jefe Técnico de la Junta E. Administrativa de Soriano Juan Delfino, cuando en fecha 02/11/1905 envía una nota contestando lo requerido por el Ministro de Fomento Ing. Juan Capurro, sobre la descripción de los principales pasos del Río Negro. Delfino consultó al Sr. Mariano Ríos, quien según lo expresa en su nota, ***"hace más de treinta años se ocupa de la navegación y también ha estado al servicio del "Tren Nacional de Dragado"***, enumerando el Sr. Ríos los 12 principales pasos que tiene el río Negro desde su desembocadura hasta Palmar, siendo el "Paso Martín Chico", el que menor profundidad mostraba, con solo 10 o 12 cm. y por ende, uno de los más complicados de navegar. (Libro copiador de Informes Año 1905)

Otro testimonio que podemos tomar, es el surgido en ocasión de la travesía realizada por Mariano Berro y Braulio Goñi embarcados en la chalana "El Gaucho", que saliendo desde la zona del "Paso del Palmar" navegaron río abajo hasta llegar a Mercedes.

La crónica es publicada en el diario "El Día", de fecha 05/11/1907, manifestando lo siguiente: ***"Tan lenta fue nuestra marcha que hasta las 11,30 no alcanzamos la Noria de Aboal. Desde aquí, tuvimos que luchar con otro inconveniente gravísimo, esto es, los bancos de arena. El río está sembrado de ellos; y a pesar del escaso calado del "Gaucho" a cada rato nos veíamos obligados a desandar camino o dar grandes rodeos.***

El pasaje de Martín Chico a media noche, nos obligó durante una hora a penosos esfuerzos. Salvados estos bancos, Don Máximo empuñó otra vez los remos bajo una lluvia fría y borrascosa".

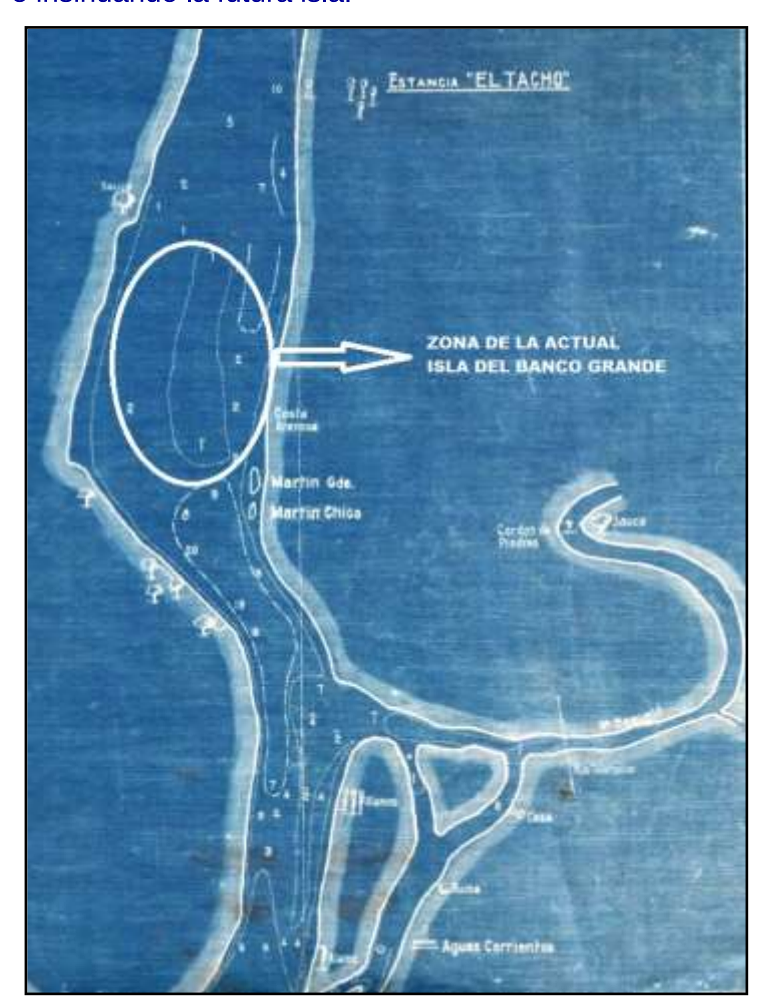
Observando la cartografía del río Negro de distintos años, tenemos por ejemplo la carta confeccionada en la década de 1920 por la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Obras Públicas, en donde solo se marca la presencia de bancos de arena, pero no de una isla.

Obsérvese que próximo al "Paso Martín Chico" y sobre la costa de Soriano se señala la existencia de un molino, siendo posiblemente ésta la referencia que vimos anteriormente cuando se menciona ***"la Noria de Aboal".***

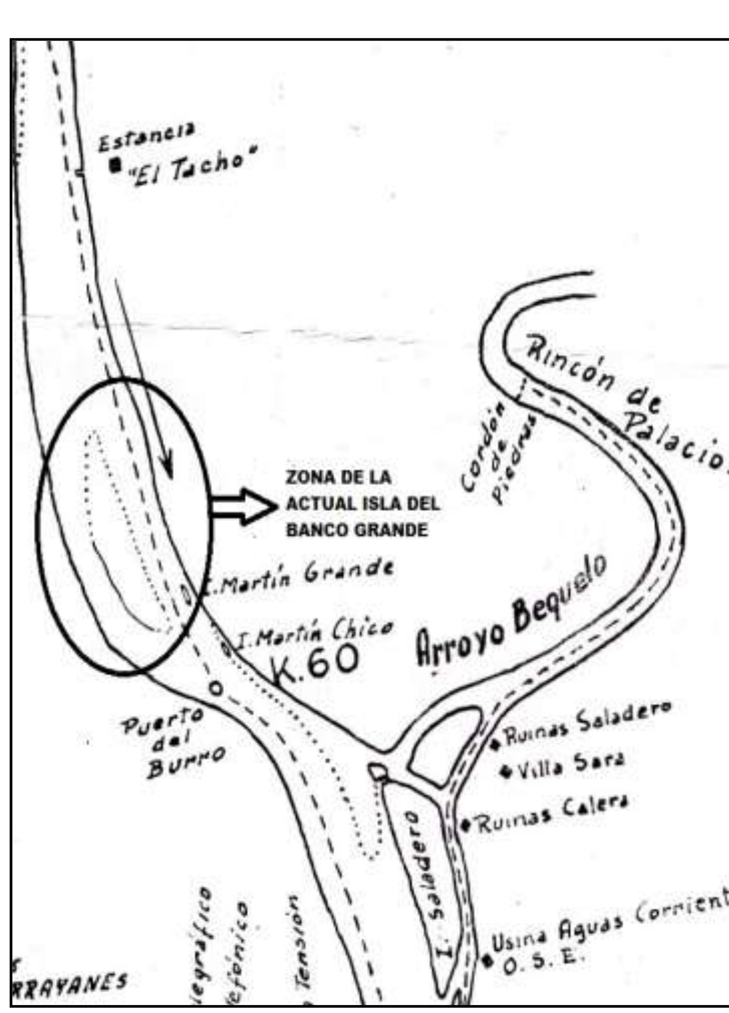
CARTA DE LA DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA DÉCADA DE 1920

Luego podemos observar en la carta publicada en 1939 del río Negro desde su desembocadura hasta la estancia “El Tacho” que nuevamente se marca el molino en la costa de Soriano y la presencia de solo bancos de arena en la zona de la actual Isla del Banco Grande o Surubí.

Años más tarde se publica una nueva carta del río, fechada en diciembre de 1957, y si bien no aparece aún dibujada la isla que tratamos en este capítulo, sí puede observarse que el banco de arena va demarcando su límite e insinuando la futura isla.

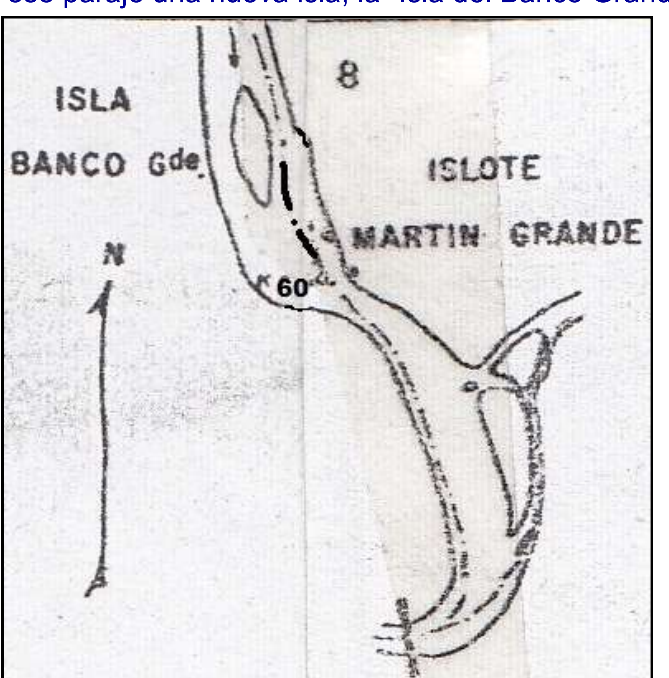


CARTA DEL RÍO NEGRO DEL AÑO 1939



CARTA DEL RÍO NEGRO DEL AÑO 1957

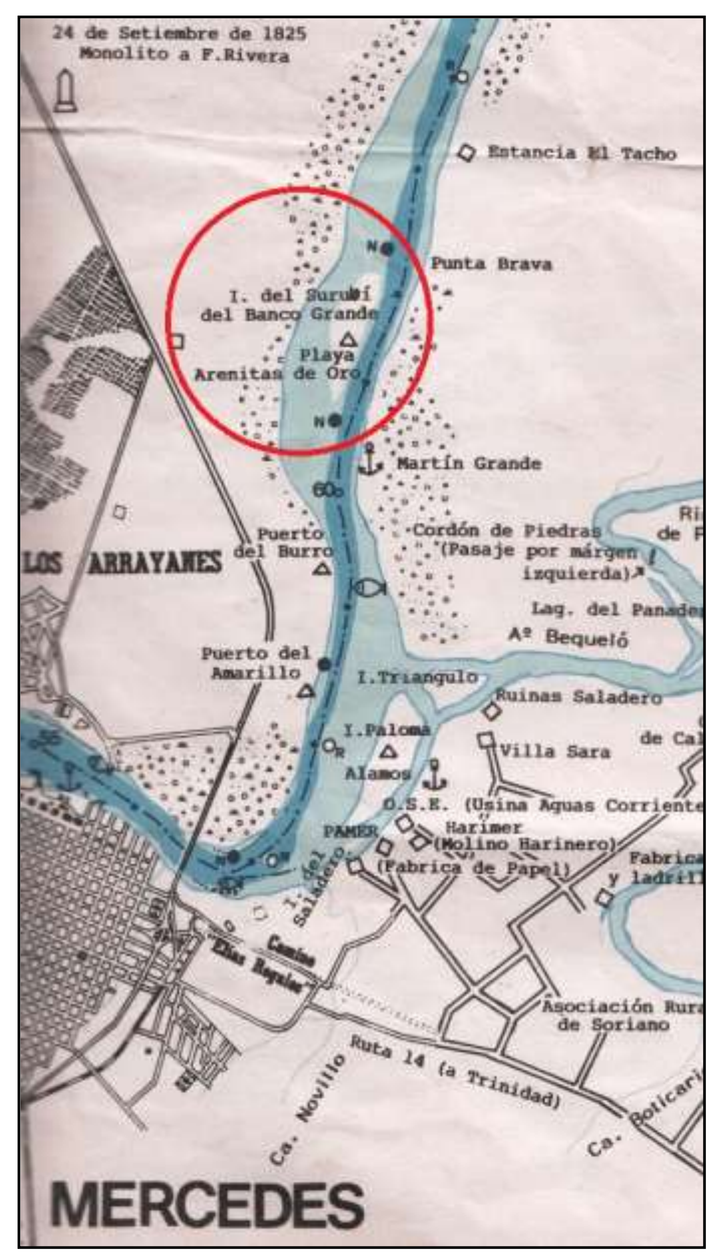
Llegando al año 1970, encontramos el plano publicado por Alberto Bergalli Solari, en el suplemento dominical del diario “El Día” de Montevideo en el cual no se marca como un banco de arena sino que directamente se identifica en ese paraje una nueva isla, la “Isla del Banco Grande”.



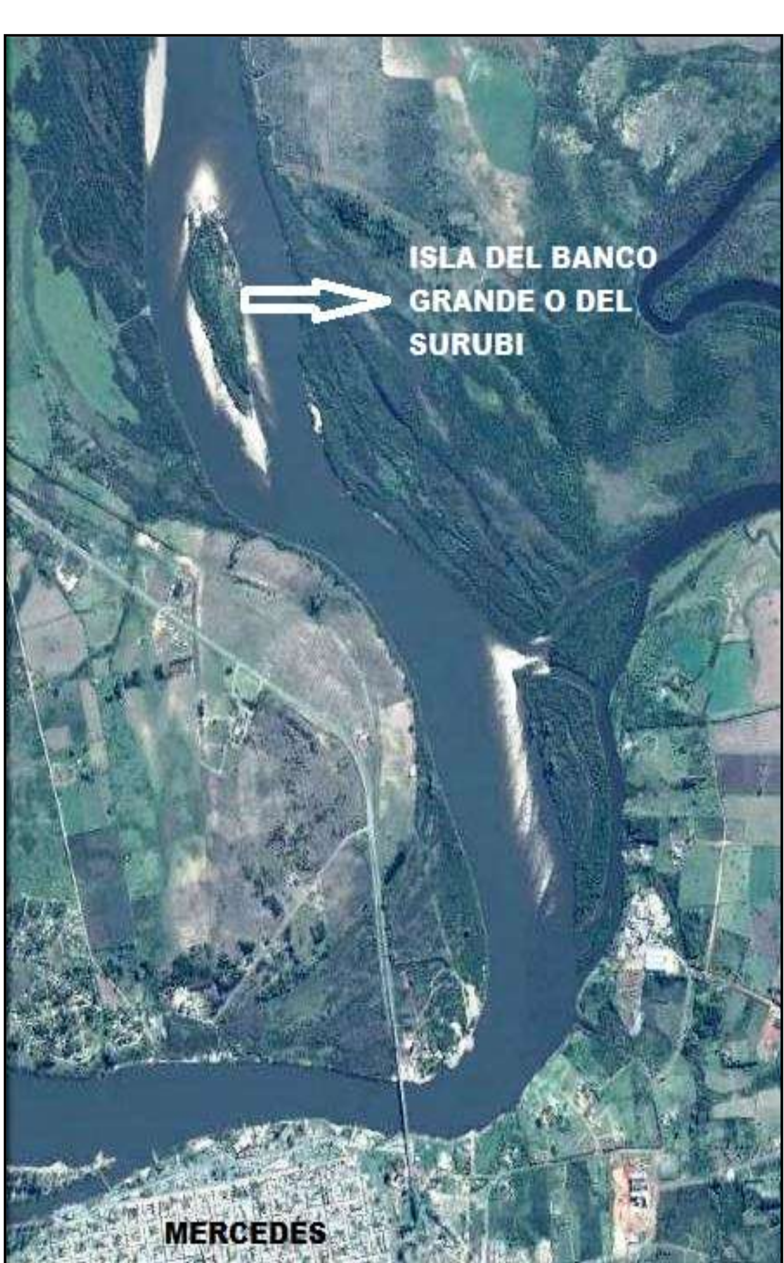
En definitiva podemos decir que en la década de 1960 aquel importante banco de arena se transforma en una isla, alcanzando la acumulación de sedimentos que hacía el río un altura suficiente como para que ya no estuviese cubierto por las aguas, salvo en épocas de creciente, dando así un ambiente propicio para el nacimiento de vegetación y formación del monte que actualmente posee, pasando a ser su playa principal la llamada con justa razón “Arenitas de Oro”, por la finísima textura de sus arenas, siendo un lugar de preferencia para los bañistas de Mercedes que cuenten con alguna embarcación que les permita surcar los 6 kilómetros que distan entre ambos puntos.

PLANO DEL AÑO 1970 PUBLICADO EN TRABAJO DE ALBERTO BERGALLI SOLARI EN EL SUPLEMENTO DOMINICAL DEL DIARIO “EL DÍA”

Por último podemos citar la carta confeccionada en el año 1982, y allí la isla que tratamos en este artículo queda integrada definitivamente a la cadena de islas que adornan el río Negro, con su playa y hasta ofreciendo buen lugar para campamentos.



CARTA DEL RÍO NEGRO DEL AÑO 1982



VISTA ACTUAL DE LA ISLA DEL BANCO GRANDE

Recorriendo la isla en la actualidad, vemos que respetando la formación clásica de las islas de nuestro río, en la punta de arriba es donde alcanza mayor altura su superficie, la que va disminuyendo a medida que se extiende río abajo, mostrando en su punta interior la presencia de una pequeña laguna que se conecta directamente con el río.
Su relieve es sumamente irregular, existiendo grandes desniveles en su interior, en los que se acumula el agua con el río crece y la inunda.
Respondiendo a su formación producto de la acumulación de sedimentos, su suelo es netamente arenoso, variando la vegetación desde zonas muy tupidas, en lugares bajos en los cuales se crearon ambientes húmedos propicios para las plantas, hasta zonas de pastizales y pajas, nacidas en zonas en las cuales seguramente por su altura, no han permitido formar humedales que brinden un mejor ambiente para la flora arbórea.
También cabe resaltar que estas zonas que no tienen vegetación tupida, son más castigadas por las corrientes cuando inundan la isla las aguas del río, arrastrando a su paso todo lo que encuentra.
Dentro de la flora arbórea se destacan ejemplares de “Mora”, “Sauce Criollo”, “Jazmín del País”, “Laurel Miní”, “Sarandí”, “Murta”, “Arrayán”, “Guayabo blanco” y “Guayabo colorado”, “Envira”, “Curupí”, “Acacia Mansa”, “Viraró”, “Palo Amarillo”, “Blanquillo” y “Mataojo”.



ISLA DEL BANCO GRANDE O SURUBI

Todo el perímetro de la isla es bajo y ofrece excelentes playas, pero se destacan principalmente la ubicada en la punta de abajo (Arenitas de Oro) y las que se extienden a lo largo de la costa que da al Departamento de Río Negro.
En la punta de arriba también muestra el gran banco de arena que se sumerge en las aguas del río, pero con una notoria acumulación de canto rodado a diferencia de las playas de pura arena que encontramos en la punta de abajo.
Como dijimos antes, hay zonas de poca vegetación y otras en donde la misma es tupida y ofrece dificultades para su tránsito no solo por su espesura sino por la presencia de enredaderas y principalmente "Uña de Gato" que atraviesan sus espinudas ramas por entre los árboles, y enganchan a todo aquel que quiere internarse en la isla.
Por su proximidad a nuestra ciudad, es un punto muy conocido por los mercedarios, acudiendo en la época estival muchos de ellos a pasar las tardes disfrutando de sus playas, por lo que no está de más exhortar a todos aquellos que visiten esta isla o cualquier otro punto del río Negro a no dejar residuos ni destrozar su flora, tomándose un tiempo antes de retirarse, para recolectar todas aquellas bolsas, botellas, etc. que llevemos en nuestro paseo.



DEJANDO ATRÁS LA "ISLA DE LAS TROPAS" SEGUIMOS RIO ABAJO HASTA ENCONTRAR LA "ISLA DEL BANCO GRANDE o SURUBÍ" QUE SE APRECIA EN LA FOTO



UN GRAN BANCO DE ARENA SE DESCUBRE EN LA PUNTA DE ARRIBA DE LA ISLA,
EL CUAL ES UN CLARO TESTIMONIO QUE NOS RECUERDA QUE ESTA ISLA SE FORMÓ
JUSTAMENTE A PARTIR DE LA ACUMULACIÓN DE ARENA QUE EN ESE LUGAR HIZO EL RIO





LA ARENA SE ACUMULÓ Y EL BANCO DEJÓ DE ESTAR PERMANENTEMENTE SUMERGIDO, Y AL SOBRESALIR DEL AGUA, CREÓ UN AMBIENTE PROPICIO PARA QUE LA VEGETACIÓN SE FUERA AFINCANDO

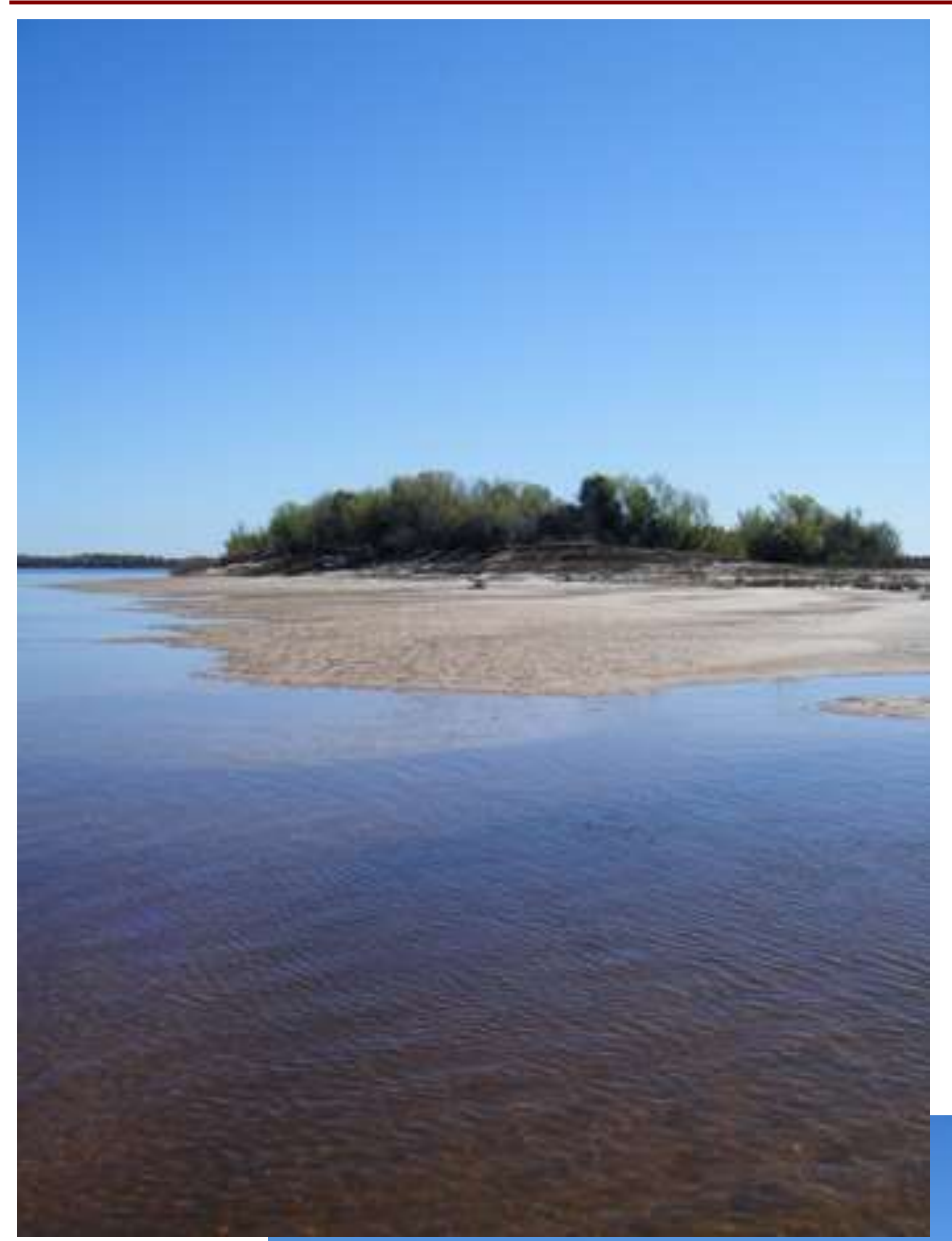




VISTA DE LA COSTA NORTE DE LA "ISLA DEL BANCO GRANDE", LA CUAL DA HACIA EL DEPARTAMENTO DE RIO NEGRO, MOSTRÁNDOSE BAJA Y ARENOSA



IMAGEN DE LA PUNTA DE DEBAJO DE LA ISLA, LUGAR EN QUE SE FORMA LA CONOCIDA PLAYA "ARENITAS DE ORO", TAN VISITADA POR LOS MERCEDARIOS EN LA ÉPOCA ESTIVAL



LA HOY LLAMADA ISLA NO DEJA DE SER EN DEFINITIVA UN GRAN BANCO DE ARENA EN EL CUAL LA VEGETACIÓN ENCONTRÓ UN LUGAR PROPICIO PARA DESARROLLARSE, APRECIÁNDOSE EN ESTAS DOS IMÁGENES LAS TRANQUILAS PLAYAS QUE EXISTEN EN LA PUNTA DE DEBAJO DE LA ISLA





DOS VISTAS DE LA PLAYA "ARENITAS DE ORO", Y AL FONDO YA SE OBSERVAN LAS PRIMERAS CONSTRUCCIONES QUE NOS MARCAN LA CERCANÍA DE LA CIUDAD DE MERCEDES



EN LA PUNTA DE ABAJO DE LA ISLA SE FORMA UNA PEQUEÑA LAGUNA, OBSERVÁNDOSE EN LA FOTO SUPERIOR EL LUGAR DONDE LA LAGUNA Y EL RIO SE COMUNICAN, MIENTRAS QUE EN LA FOTO INFERIOR, SE OBSERVA EL INTERIOR DE LA MISMA



EN ESTAS DOS IMÁGENES SE OBSERVA LA COSTA DE LA ISLA QUE DA HACIA EL DEPARTAMENTO DE SORIANO, LA CUAL ES LA MÁS BAJA Y POR ENDE LA MÁS CASTIGADA POR LOS EMBATES DEL RIO CUANDO CRECE, PREDOMINANDO PASTIZALES Y BAJA VEGETACIÓN





SUBIENDO LAS BARRANCAS DE ARENA DE SU ENTORNO E INGRESANDO EN LA ISLA, NOS ENCONTRAMOS CON UN TERRENO SUMAMENTE IRREGULAR, EN DONDE EL AGUA QUEDA ACUMULADA EN PEQUEÑAS LAGUNAS CUANDO EL RIO DESCIENDE LUEGO DE UNA CRECIDA





EXISTEN EN SU INTERIOR ZONAS DE ESCASA VEGETACIÓN, EN DONDE LA ARENA ES CUBIERTA POR PASTIZALES, EVIDENCIANDO LA FALTA DE HUMEDAD PARA QUE CREZCAN ÁRBOLES O ARBUSTOS





TAMBIÉN ENCONTRAMOS ZONAS DE MONTE TUPIDO, EL CUAL HA IDO CREANDO UN MICROCLIMA PARA PODER DESARROLLARSE EN LO QUE ES EN DEFINITIVA UN GRAN BANCO DE ARENA





LAS DIFERENTES ALTURAS DEL TERRENO QUE ENCONTRAMOS EN EL INTERIOR DE LA ISLA, NOS LLEVAN DESDE ZONAS HÚMEDAS E INUNDADAS HASTA ZONAS SECA Y ARENOSAS





ARENA, ZONAS DE PASTIZALES, ZONAS DE MONTE TUPIDO, ZONAS ALTAS, ZONAS BAJAS, ELEMENTOS COTIDIANOS QUE ENCONTRAMOS EN EL INTERIOR DE LA "ISLA DEL BANCO GRANDE", PREDOMINANDO LO PRIMERO, LA ARENA



DEJAMOS ATRÁS LA "ISLA DEL BANCO GRANDE o SURUBÍ", CON SUS COSTAS BAJAS Y MONTE DE TAMBIÉN POCA ALTURA.

A LA IZQUIERDA VEMOS LA "ISLA DEL BANCO GRANDE"
A LA DERECHA EL ARENAL DE LA "ISLA MARTÍN CHICO"
NOSOTROS SEGUIREMOS NAVEGANDO RIO ABAJO EN BUSCA DE NUEVAS ISLAS

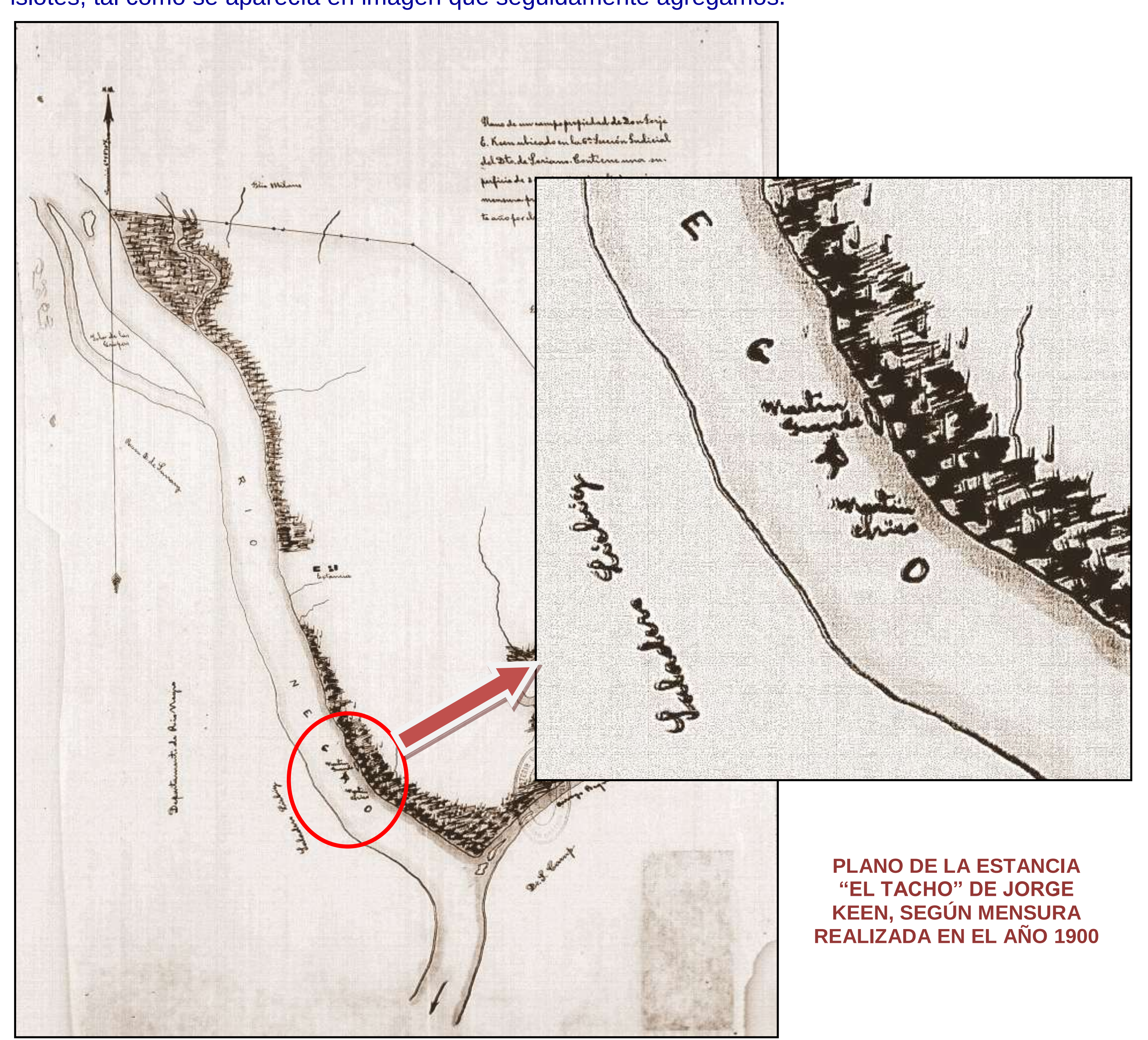
ISLA MARTIN GRANDE e ISLA MARTIN CHICO

Aproximadamente en el kilómetro 61 del río Negro y sobre la costa del Departamento de Soriano debemos hacer mención a dos islas o islotes que existieron en ese paraje, identificados como “Martín Grande” y “Martín Chico”.

La mención más antigua que sobre ellas hemos encontrado, es la que surge del informe confeccionado por el Inspector de Islas Don Ángel Álvarez, quien en fecha 23/06/1888 enumera las islas ubicadas río arriba de Mercedes, mencionado a “Martín Grande” y “Martín Chico” como simplemente “dos islotes”. (Expediente Junta Eco. Administrativa 84/1888)

En ese mismo expediente, se encuentra un informe confeccionado por el mismo Sr. Álvarez y fechado el 02/08/1888, en el que describe cada una de las islas del río Negro, mencionado lo siguiente: ***“31 – Islotes Martín Chico y Grande: en dichos islotes no hay cosa digna de mencionarse”.***

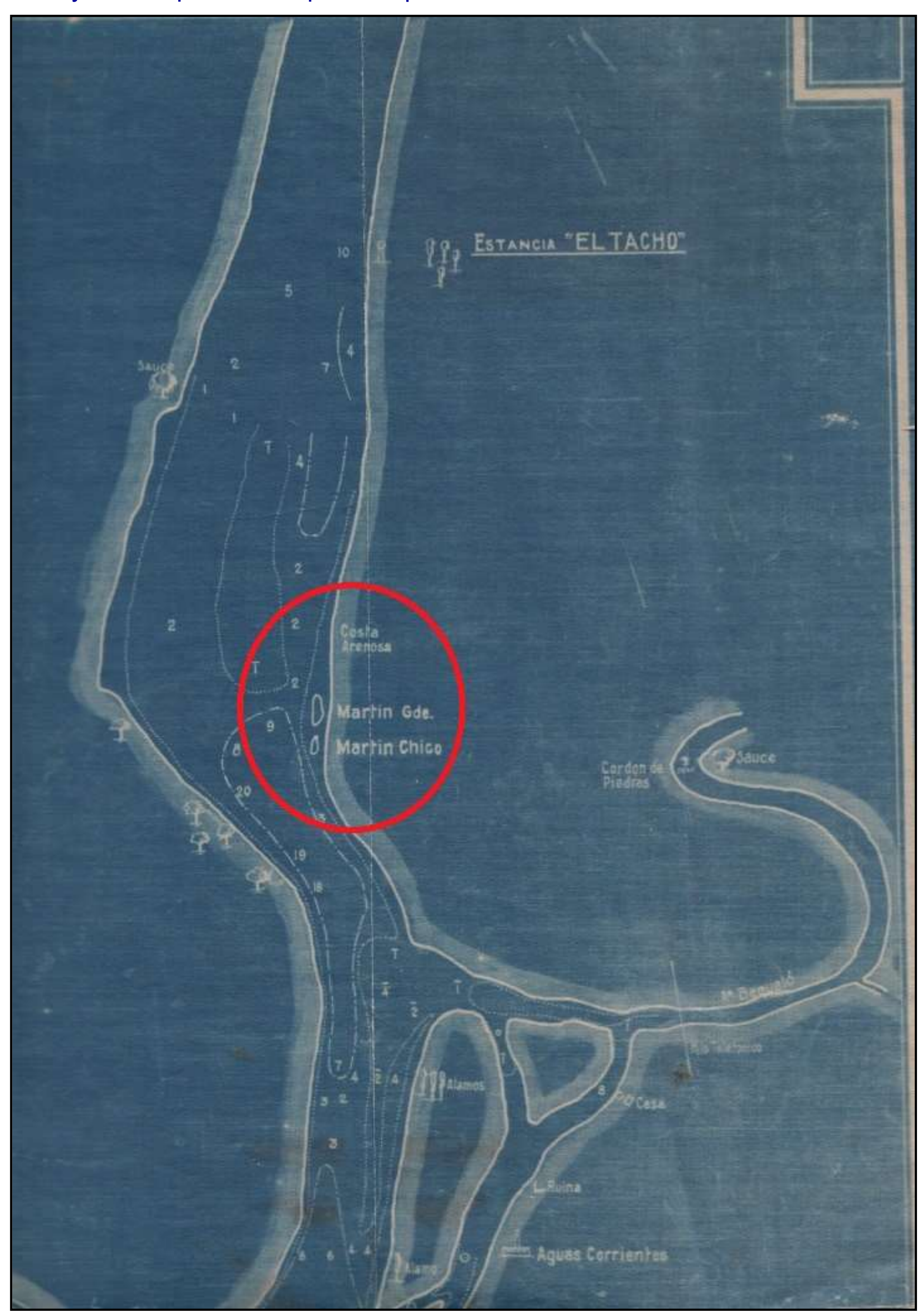
También podemos citar al plano del campo propiedad de Don Jorge E. Keen, confeccionado según mensura practicada en mayo del año 1900 por el Agrimensor León Castro, en donde detalla ambas islas o islotes, tal como se aparecía en imagen que seguidamente agregamos.



PLANO DE LA ESTANCIA “EL TACHO” DE JORGE KEEN, SEGÚN MENSURA REALIZADA EN EL AÑO 1900

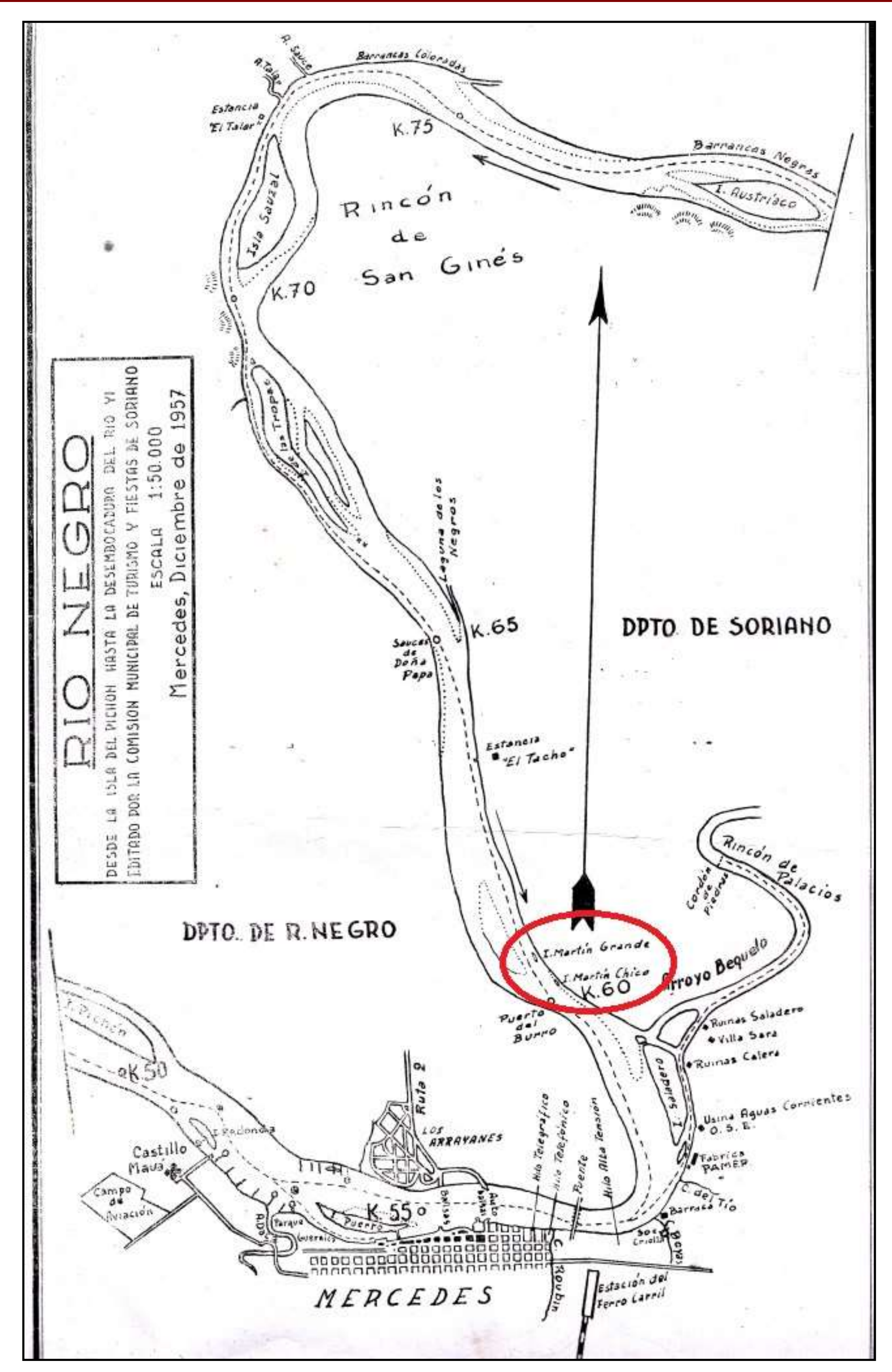
En forma llamativa y seguramente por su escaso tamaño, no figuran en la carta del Río Negro confeccionada por la Dirección de Hidrografía en el año 1909, ni tampoco en la realizada por esa misma Dirección del Ministerio de Obra Pública en la década de 1920.

En el año 1939 se publica una nueva carta del Río Negro que abarca desde el Río Uruguay hasta la Estancia "El Tacho" y en ella podemos apreciar que ambas islas son mencionadas.



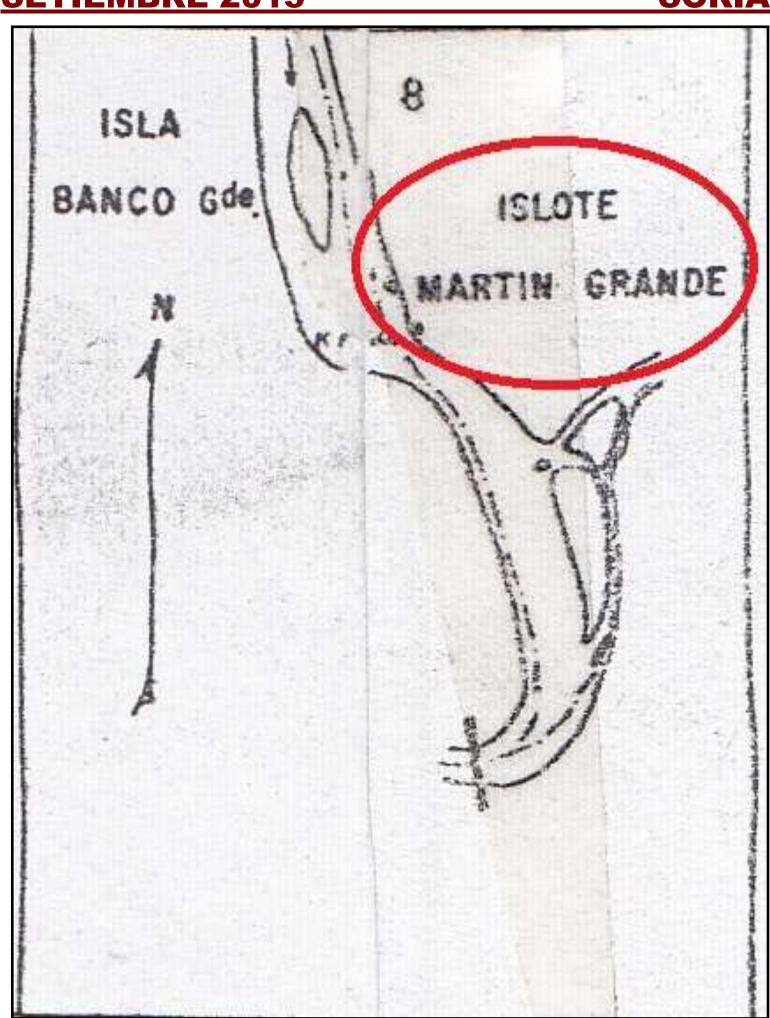
CARTA DEL RIO NEGRO DEL AÑO 1939, DESDE LA DESEMBOCADURA HASTA LA ESTANCIA "EL TACHO", APRECIÁNDOSE QUE AMBAS ISLAS SON MENCIONADAS

Años después, y concretamente en el año 1957, se publica una nueva carta, en la que se vuelve a marcar la presencia de las Islas "Martín Grande" y "Martín Chico".



CARTA DEL RIO NEGRO DEL AÑO 1957

También podemos citar el plano publicado por Alberto Bergalli Solari, en el suplemento dominical del diario “El Día” de Montevideo en la década de 1970, donde al referirse a este paraje del Río Negro, hace referencia únicamente a la presencia de la “Isla Martín Grande”.
Por último, en la carta publicada en el año 1982, si bien se la menciona, no se la dibuja, pautando su casi imperceptible existencia.



PLANO PUBLICADO POR ALBERTO BERGALLI EN EL AÑO 1970 EN EL SUPLEMENTO DEL DIARIO "EL DÍA"



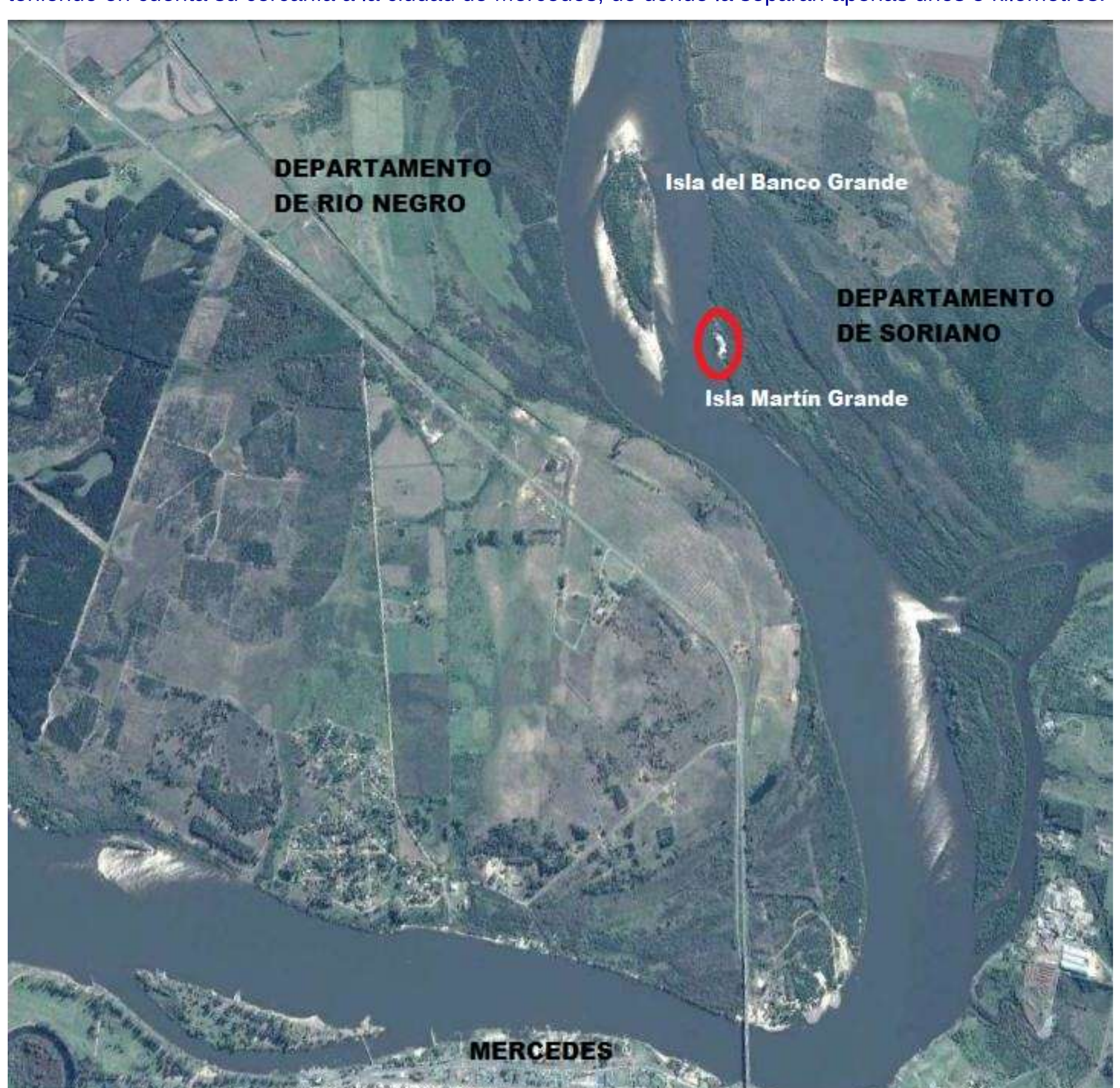
CARTA DEL RIO NEGRO DEL AÑO 1982

Yendo a la actualidad, podemos decir que de la "Isla Martín Chico" ha desaparecido, quedando solo bancos de arena que afloran en épocas de bajante y alguna perdida mata de "Sarandí".



VISTA ACTUAL DE LA ISLA "MARTÌN GRANDE" UNIDA A TIERRA FIRME POR UN GRAN BANCO DE ARENA

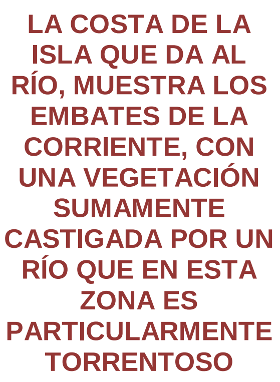
En cuanto a la “Isla Martín Grande”, solo queda una franja de vegetación de poco más de 100 metros de largo, por unos 25 metros de ancho, unida a la costa del Departamento de Soriano a través de un gran banco de arena que en épocas de inundación es cubierto por las aguas, recuperando solo en ese momento su condición de isla.
Con algunos ejemplares de Sauce, Laurel Miní, Curupí, Sarandí, Murta y Canelón, el pequeño islote se resiste a tener el mismo final que la “Martín Chico”, protegido por ese gran banco de arena que se formó y lo unió a tierra firme.
Por sus escasas extensiones, nunca se las incluyó en los llamados efectuados para el arrendamiento de las islas, habiendo sido explotada la poca riqueza que en ellas existía en forma clandestina, máxime teniendo en cuenta su cercanía a la ciudad de Mercedes, de donde la separan apenas unos 5 kilómetros.



AMPLIA VISTA DE LA ZONA, DONDE PUEDE APRECIARSE LA UBICACIÓN DE MERCEDES, LA ISLA MARTÍN GRANDE Y LA ISLA BANCO GRANDE QUE TAMBIÉN TRATAMOS EN ESTA EDICIÓN DE “SORIANO FLUVIAL”



LA "ISLA MARTÍN GRANDE" SE ENCUENTRA UNIDA AL DEPARTAMENTO DE SORIANO, PUDIÉNDOSE APRECIAR EN ESTA IMAGEN LA PUNTA DE ARRIBA DE LO QUE ERA LA ISLA, UNIDA A TIERRA FIRME POR UN BANCO DE ARENA



LA COSTA DE LA ISLA QUE DA AL RÍO, MUESTRA LOS EMBATES DE LA CORRIENTE, CON UNA VEGETACIÓN SUMAMENTE CASTIGADA POR UN RÍO QUE EN ESTA ZONA ES PARTICULARMENTE TORRENTOSO





ENTRE LA ISLA Y EL DEPARTAMENTO DE SORIANO, UN PEQUEÑO BRAZO DE AGUA ES CORTADO POR EL BANCO DE ARENA, PERO EN ÉPOCAS DE CRECIENTE, EL RIO LO INUNDA CON SU IMPETUOSA CORRIENTE



VISTA DEL BANCO DE ARENA QUE SE FORMÓ ENTRE LA ISLA Y LA COSTA DE SORIANO, SECANDO LO QUE EN SU MOMENTO ERA UN BRAZO DE AGUA QUE DABA LUGAR A LA "ISLA MARTÍN GRANDE"



EL BANCO DE ARENA, LUEGO DE TOMAR ALTURA Y UNIR LA ISLA CON LA COSTA, DESCIENDE SUAVEMENTE Y SE EXTIENDE BAJO LAS AGUAS DEL RIO NEGRO





DEJAMOS ATRÁS LA "ISLA MARTÍN GRANDE" Y SEGUIMOS RIO ABAJO EN BUSCA DE VER QUE VESTIGIOS QUEDAN DE LA "ISLA MARTÍN CHICO"



NADA QUEDA DE LA "ISLA MARTÍN CHICO", HABIENDO SOLO COMO TESTIMONIO DE LO QUE SUPO SER ESA PEQUEÑA ISLA, ALGUNAS MATAS DE SARANDÌ QUE AÚN RESISTEN EL ARRASTRE DE LAS AGUAS

BALSAS Y BOTES EN LOS PASOS DE SORIANO

CONTINUACIÓN (Ver Revistas Digital SORIANO FLUVIAL Nº 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 - 9)

En esta larga cronología que venimos haciendo sobre la historia de las balsas en el Departamento de Soriano, recordemos que en el último capítulo habíamos quedado en el año 1902, finalizando aquella entrega con la reseña del percance sufrido por una de esas balsas al intentar cruzar el río Negro en momentos que una tormenta azotaba la zona.

La actividad de las balsas estaba a pleno y de allí que algún inconveniente se produjera, pero lejos de mermar, eran continuas las noticias que se daban de sus actividades, pudiendo mencionar la siguiente que corresponde a la llamada "Balsa Grande" del Frigorífico Liebig´s, y que fuera publicada por "El Diario" del 24/02/1905: ***"había cruzado el río unos 4000 capones de lanares de invernada, adquiridos por el hacendado de Bizcocho José Pedro Zabalúa en el departamento de Paysandú"***.

Cabe recordar que no solo frente a Mercedes había balsas, sino que en diversos puntos del departamento se prestaba este servicio, tanto sobre el río Negro, río San Salvador, Arroyo Dacá, Arroyo Bequeló y Arroyo Grande.

Ya nos hemos referido en las entregas anteriores de este trabajo, sobre las balsas que prestaban servicio sobre el río San Salvador y ahora volveremos a aquel río, para transcribir lo que expresamos en el libro "Río San Salvador" (Emilio Hourcade Leguísamo – 2011) sobre algunos sucesos producidos en el año 1905: **"Otro aspecto a señalar en ese año 1905, es la puesta en funcionamiento de la remozada balsa de los señores Vignolo y Ferrando (éste último, dedicado desde años atrás al servicio de balsas), la cual, luego de sufrir una serie de reparaciones, es puesta nuevamente en funcionamiento en Mayo de ese año.**

Junto a este anuncio, también encontramos una dura crítica que se le hacía a los balseros, indicándose que la municipalidad debía tomar medidas al respecto, ya que el comportamiento de los balseros no era el aconsejado, haciéndose mención a que por ejemplo, en el "viernes santo", el balsero de la balsa chica no había querido trabajar, *"no sabemos si porque así se lo imponían las creencias religiosas que respetamos o por otros motivos".* Esta situación había ocasionado el hondo malestar de quienes debían trasladarse del pueblo a la campaña y de los mayorales de las diligencias a Soriano y Mercedes.

Efectuada ésta denuncia, no tardó en aparecer el desmentido que hacía Don Bartolomé Buscio, propietario de la "balsa chica" (Balsa 25 de Agosto), en nota enviada al diario "El Pueblo" en fecha 09/05/1905, en la que entre otras cosas manifestaba: *"No es verdad señor Director que el viernes santo haya estado la balsa desatendida; pues si bien es cierto que no estuve a su frente después de las 12 por razones de salud, había una persona comisionada al efecto, quien pasó a los transeúntes que se presentaron hasta muy tarde de la noche. Sí, sería muy conveniente que la Municipalidad tomara serias medidas para evitar en lo sucesivo los abusos que en otro tiempo se cometían, y no ahora como afirma el Sr. Director, que no solamente se atiende de día, sino también de noche, y no por esto se obliga a ningún pasajero a pagar ni un centésimo más de la tarifa impuesta por la balsa "La Nacional" y que es con la que se rige actualmente la balsa chica "25 de Agosto". También sería conveniente Sr. Director que procurase mejores informaciones para hacer tales cargos, que a la par que son infundados, resultan inoportunos y estériles".*

En esa misma publicación, y pese al desmentido realizado por el Sr. Buscio, el Director de "El Pueblo", reafirma sus dichos y agrega que ha tenido la versión de muchas personas que manifiestan como el "viernes santo" el Sr. Buscio pasó solamente una parte de una tropilla de yeguarizos, negándose a pasar el resto, lo que debió hacer su dueño a nado.

Luego manifiesta que el balsero echó llave a la balsa y se retiró cuando apenas era el mediodía, dejando a numerosas personas en la espera, hasta que el comerciante Sr. Sanguinetti se "condolió" de la situación y así la caravana que se había formado pudo atravesar el río".

Por otro lado, en el año 1906, el Sr. Fernando Zárate anuncia que había restablecido el servicio de balsa que prestaba en el Paso del Correntino, ubicado en el km. 111 del río Negro, tal como luce en el aviso que seguidamente reproducimos.



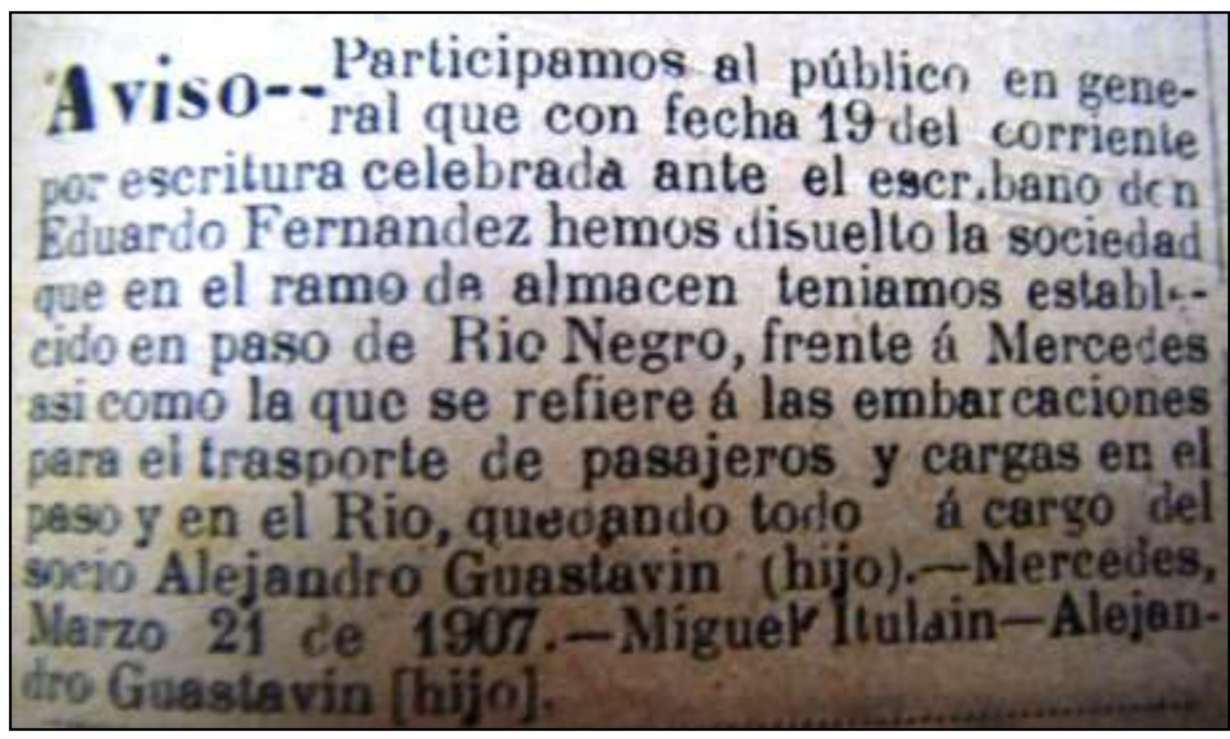
BALSA

En el Paso del Correntino

Pongo en conocimiento del público que la Balsa destinada al pase de pasajeros y ganados en el Paso del Correntino (Rio Negro), ha quedado rehabilitada desde la presente fecha.—Mercedes, Junio 25 de 1906.—*Fernando Zárate.* v Jl 25.

EL PUEBLO, 25/06/1906

Llegamos al año 1907 y se anuncia la disolución de la sociedad que habían formado los Sres. Miguel Itulain y Alejandro Guastavino (hijo), tanto para la explotación de un almacén que tenían ubicado en el paso del río Negro, frente a Mercedes, como también para el transporte de pasajeros y cargas en dicho paso, quedando todo a nombre del socio Alejandro Guastavino (hijo).



Aviso—Participamos al público en general que con fecha 19 del corriente por escritura celebrada ante el escribano don Eduardo Fernandez hemos disuelto la sociedad que en el ramo de almacen teniamos establecido en paso de Rio Negro, frente á Mercedes asi como la que se refiere á las embarcaciones para el trasporte de pasajeros y cargas en el paso y en el Rio, quedando todo á cargo del socio Alejandro Guastavin (hijo).—Mercedes, Marzo 21 de 1907.—Miguel Itulain—Alejandro Guastavin [hijo].

EL DIARIO, 22/03/1907

El Sr. Alejandro Guastavino, vivía en calle 25 de Mayo y Río Negro, (hoy Eduardo V. Haedo y la Rambla), y en el mes de diciembre de 1906 es nombrado encargado del “Muelle de los 33 Orientales”, en remplazo de Florentino Gareta, quien había renunciado. (Exp. 120/1906 Junta Eco. Administrativa)

Recordemos que el nombrado muelle se encuentra justamente en el lugar donde se hacía el pasaje de la balsa frente a Mercedes, a la altura de entre las actuales calles Artigas y Colón.

La familia Guastavino estará ligada por largo tiempo a las balsas en la ciudad de Mercedes, estando sus miembros muy relacionados a las actividades del río Negro en general, pudiendo así remontarnos al año 1884, cuando Alejandro Guastavin (sic) pretende arrendar la “Isla del Puerto”, tema que trataremos cuando abordemos esa isla en un próximo número de Soriano Fluvial, o al año 1899, cuando el botero Santiago Guastavino es protagonista de un hecho policial, tal como surge del siguiente artículo publicado

en "El Diario" de fecha 10/09/1899: ***"Incidente Sangriento – Antenoche a las 7,30 fue gravemente herido el conocido changador Gregorio Indarte por el botero Santiago Guastavino.***
El hecho se produjo de la siguiente manera:
A la hora arriba mencionada el Guardia Civil de facción en la esquina de las calles de Río Negro y Colón, sintió que tocaban pito a la cuadra, en la esquina de 18 de Julio y Río Negro. Acudió al sitio de la llamada encontrando allí a Don Florencio Arregui que había tocado auxilio porque estaban peleando Indarte y Guastavino, que acababan de huir.
Concurrió enseguida el oficial Inspector Rovira, quien se informó del señor Arregui y de Diego Vargas que Indarte se encontraba en la cada de este último herido de una puñalada en el estómago (costado izquierdo)
Inmediatamente se buscó a Guastavino, que fue aprehendido a los pocos momentos en su domicilio, distante cuadra y media del lugar del suceso.
Indarte fue interrogado enseguida y manifestó que hallándose en el almacén de los Sres. Llaguno y Viale, calle Río Negro y Colón, fue llamado por Guastavino y creyendo que este lo invitaba a tomar la copa en otro almacén, lo siguió pero en el camino cambiaron algunas palabras duras, y Guastavino le dio la puñalada que no pudo evitar con el garrote que él llevaba.
Guastavino declara por su parte que si él hirió a Indarte fue porque era acosado por éste, que lo golpeaba con una bola o con un palo. Agregó que había tirado el cuchillo, pero que no recordaba donde por el estado de ebriedad en que se hallaba.
Indarte fue conducido a la Jefatura Política, donde el Sr. Médico Forense Dr. Brugulat reconoció la herida, clasificándola de gravísima, por lo cual avisó inmediatamente al Sr. Juez Letrado que se constituyó en el acto en la Jefatura tomando declaración al herido.
Guastavino está en la cárcel pública e Indarte fue trasladado al Hospital de Caridad. Su estado anoche seguía siendo muy grave".

Cabe mencionar que Santiago Guastavino fue botero en el río Negro durante muchos años, encontrando que en el año 1892, al proceder el Comisario Maneiro a notificar a los boteros para que se abstengan de cruzar gente a comprar carne en el matadero que se había instalado al Norte del río, frente a la ciudad de Mercedes, se agrega una nómina de las personas que hacían ese trabajo, la cual es la siguiente: ***"Carlos Gorelo, Santiago Guastavin*** (sic)***, Martín Morales, Máximo Domínguez, Martín Córdoba*** (a quien lo mencionamos en el N° 9 de Soriano Fluvial explotando una balsa en el cruce del río Negro frente a Mercedes)***, Ángel Córdoba, Ciriaco Córdoba, Antonio Córdoba, Gumersindo Guastavin*** (sic)***, Tomás Pulido, Protacio Zapata y Eudocio Zapata".*** (Exp. 31/1891 Junta Eco. Administrativa)

Llama la atención que se establece como apellido Guastavin, pudiendo mencionar también que en el año 1915, Santiago Guastavino inicia un expediente solicitando autorización para construir un galpón en su propiedad, firmando la nota Guastavin, igual que como figuró Alejandro Guastavin en su nota sobre la "Isla del Puerto" que mencionamos antes. También en el aviso incluido en la página anterior aparece como Guastavin. Hacemos esta mención porque el apellido figuró mayormente no como Guastavin, sino como Guastavino, y de esa misma forma se mantiene en las generaciones actuales de esa familia.



ALEJANDRO GUASTAVINO
(padre)



ALEJANDRO GUASTAVINO
(hijo)
Foto tomada en su juventud

Alejandro Guastavino se unirá en una sociedad con sus hermanos Cayetano, Gumersindo y Eusebio, creando así la firma Guastavino Hermanos.



ALEJANDRO GUASTAVINO (hijo)
Foto tomada en su adultez

Llega el año 1910 y Luis A. Zanzi junto a los hermanos Guastavino, adquieren una balsa en Gualeguaychú, la cual habían mandado construir expresamente a su pedido.

Según expresa en un artículo publicado por el recientemente fallecido Lincoln Maiztegui, en el diario Acción del 22/08/1971, tuvo a la vista ***"un vetusto título de propiedad. Abundan los errores de ortografía y los timbres son de valor de cincuenta centavos argentinos. En la carátula dice textualmente: "Gualeguaychú, julio 15 de 1910. Sr. Subprefecto del Puerto. Sírvase Vd. Darme permiso para construir una balza (sic) para el Sres. (sic) Alberto Zanzi y Gumersindo Guastavino Hermanos, con las dimensiones siguientes…"***

Construida la balsa, la misma debe ser traída a Mercedes, y así lo refleja el siguiente artículo publicado en el diario "El Día" de fecha 03/08/1910: ***"Nuevo Remolque – El pequeño barco a gasolina adquirido por los señores Guastavino Hnos. va a ser destinado al remolque de una gran balsa que se construye actualmente en la ciudad de Gualeguaychú.***

Esta balsa será utilizada en la travesía del río Negro frente a la ciudad para el pasaje de vehículos, cargas y pasajeros entre uno y otro departamento.

La construcción de la balsa va muy adelantada y su funcionamiento, a remolque del barco a gasolina, señalará un notable progreso.

En adelante la tarea de vadear el río se realizará en más ventajosas condiciones y no habrá necesidad de desprender, como ahora los caballos de los vehículos, dura circunstancia que hace tan enojosos y largos los viajes.

Felicitamos a los señores Guastavino deseándoles el éxito que se merecen por su progresista empresa".

Cabe indicar que hasta ese momento las balsas eran remolcadas por embarcaciones a remo, por lo que el cruce del río era muy lento y por tal motivo debían tomarse recaudos que ahora podían obviarse, dado que la velocidad del cruce era muy superior al ser movidas por embarcaciones a motor.

Aquella primera balsa se llamará la "Sin Rival" y seguramente la participación de Luis Alberto Zanzi, a la postre Intendente de Soriano, se debió únicamente al aporte económico que realizó para poder concretar la adquisición, ya que solo un año después, se anuncia en la prensa que los hermanos Guastavino le habían adquirido su parte: ***"Flotilla Guastavino – Los señores Gumersindo Guastavino y Hnos. compraron al Sr. Luis A. Zanzi la parte que éste tenía en la lancha a nafta "Anita" y en la balsa "Sin Rival", formando así una magnífica flotilla como para prestar toda clase de servicios en el río Negro. La flotilla Guastavino Hnos. está en condiciones para el tráfico de cargas, remolques, conducción de pasajeros y paseos de recreo en nuestro pintoresco río".*** (El Diario, 09/11/1911)

Además de los Hnos. Guastavino, recordemos que también cumplían el servicio de balsas en Soriano, la balsa de "Liebig´s o llamada también "Balsa Grande" y la de los Sres. San Julián

Con respecto a Liebig´s, se anuncia en "El Diario" de Mercedes, de fecha 24/04/1912 lo siguiente: ***"La compañía "Liebig´s acaba de vender al Sr. Julián Sunhary el campo conocido por la "balsa grande", frente a Mercedes en el departamento vecino de río Negro, compuesto de unas 600 hectáreas a razón de 40 pesos la hectárea".***

En cuanto al servicio prestado por los señores San Julián, se anuncia en "El Diario" de fecha 27/09/1912, que habían traído una gran balsa que sería destinada para el transporte de ganados de una costa a la otra.

Siguiendo con otros parajes de Soriano, se anuncia en "El Diario" del 25/07/1912 que terminadas las reparaciones de la balsa de la Sucesión Zárate, la misma entraba en funcionamiento, haciendo pasajes de haciendas a cualquier hora del día". Recordemos que el Paso del Correntino se ubica en el km. 111 del río Negro, lugar donde la balsa de Zárate cumplía actividades.

CONTINUARÁ…



EN ESTE NÚMERO DE SORIANO FLUVIAL:

- **La llegada de los guardacostas uruguayos "Paysandú", "Salto" y "Río Negro" a Mercedes**
- **Estancia "El Tacho"**
- **Isla del "Banco Grande o Surubí"**
- **Islas "Martín Grande" y "Martín Chico"**
- **Balsas y Botes en los pasos de Soriano**